Skrzydlata POLSKA

TS-8 „BIES"
WCHODZI W ROKU BIEŻĄCYM DO PRODUKCJI SERYJNEJ
FOTO: A. PŁOCHOCKI

NR 20 (306) • 14 MAJA 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1.50 zł

WSPANIAŁY WYCZYN PILOTÓW AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

LUCYNA BAJEWSKA	na „Jaskółce"	ok. 680 km	STANISŁAW MAJEROWSKI	na „Jaskółce"	ok. 640 km
BOGDAN WODZYŃSKI	na „Jaskółce"	ok. 680 km	JANUSZ GAWĘDZKI	na „Musze"	ok. 620 km
SŁAWOMIR MAKARUK	na „A-9"	ok. 680 km	ANDRZEJ FUKSIEWICZ	na „Musze"	ok. 550 km
ADAM BRZOZA	na „Jaskółce"	ok. 660 km	WIESŁAWA ŁANECKA	na „Musze"	ok. 540 km
WIKTOR SZNUROWSKI	na „Musze"	ok. 640 km	ROMUALD BAJEWSKI	na „Żurawiu"	ok. 465 km

Dnia 5 maja br. zginął śmiercią tragiczną, w czasie wykonywania akrobacji na szybowcu „Jastrząb", Julian Nowotarski z Aeroklubu Krakowskiego — członek szybowcowej kadry narodowej oraz posiadacz Złotej Odznaki z trzema diamentami. Szybownictwo polskie straciło w Julianie Nowotarskim utalentowanego pilota wyczynowego.

9 diamentów, 2 rekordy Polski w grupowym przelocie na trasie Warszawa-Smoleńsk w ciągu jednego dnia

WYJĄTKOWO sprzyjające warunki w dniu 5 maja poderwały do startu dziesięciu szybowników Aeroklubu Warszawskiego.

Dzięki dobrze zrozumianej współpracy lotnictwa sportowego z Dowództwem Wojsk Lotniczych piloci szybko otrzymali zezwolenia na przelot z lądowaniem w Związku Radzieckim.

O szybowcach znajdujących się na trasie przelotu kierownictwo aeroklubu otrzymywało co pewien czas informacje, tak z terenu Polski jak i z zagranicy. Wieczorem nadeszła wiadomość, że cała dziesiątka lądowała w Związku Radzieckim między miastami Orszą a Smoleńskiem.

Wiosenny zryw szybowników warszawskich dał im w sumie 9 diamentów za przelot otwarty 500 km. Wśród nich dwóch pilotów Adam Brzoza i Sławomir Makaruk zdobyło trzeci diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Niedzielny wyczyn warszawiaków przyniósł szybownictwu polskiemu wspaniałe osiągnięcie, jakiego w tak masowym wydaniu jeszcze do tej pory nie zanotowaliśmy. Szczegółowe relacje z przelotu podamy w następnych numerach. (Mal)

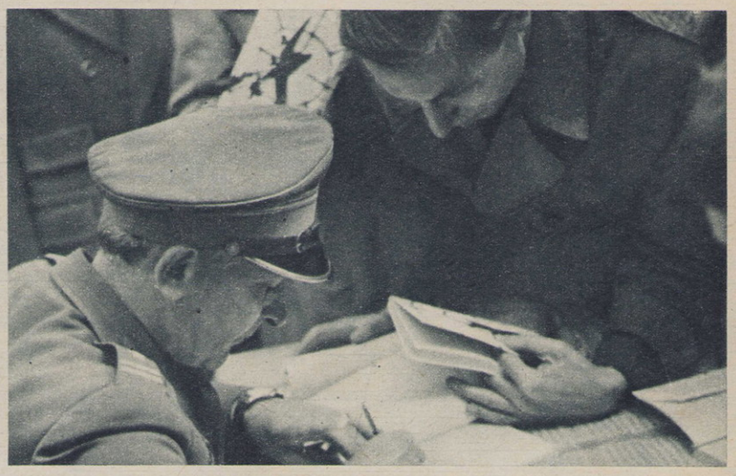
3 x 345 km

W czwartek 2 maja piloci Aeroklubu Warszawskiego Stanisław Majerowski i Sławomir Makaruk wykonali przeloty docelowo-powrotne na trasie Warszawa — Białystok — Warszawa długości 345 km. Tego dnia szybownik Aeroklubu Białostockiego Konrad Wiciński pokonał tę samą odległość ze swego lotniska macierzystego do Warszawy i z powrotem.

SŁAWNI LOTNICY NA KIERMASZU KSIĄŻEK W WARSZAWIE

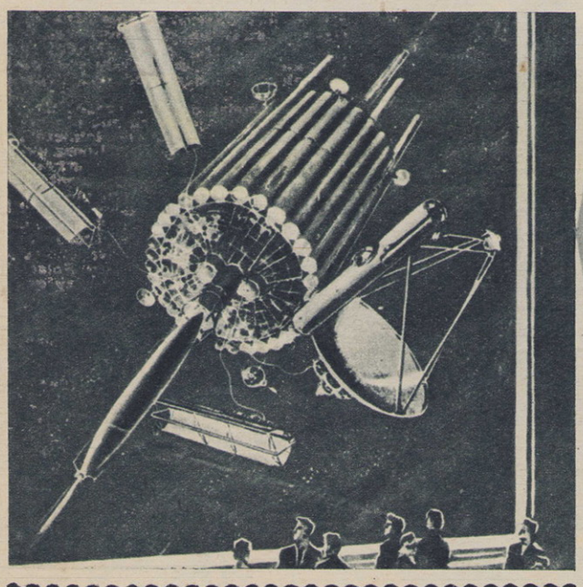
Na niedzielnym kiermaszu (5. V. br.) zorganizowanym z okazji Dni Oświaty Książki i Prasy niemałym powodzeniem cieszyło się stoisko Wydawnictwa MON. Przy nim bowiem podpisywali swe książki mjr Stanisław Skalski i inż. Zbigniew Burzyński.

Dedykacja inż. Zbigniewa Burzyńskiego jest cenną zdobyczą nie tylko dla najmłodszych.



„Czarne krzyże nad Polską" podpisuje czytelnikom autor tej książki mjr Stanisław Skalski.

Foto: Koszewski (2)



„KONGRES ASTRONAUTÓW"

W dniach 23—25 maja br. odbędzie się w Warszawie pierwsza w Polsce Ogólnokrajowa Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki. Celem jej będzie dokonanie przeglądu naszych sił i możliwości w dziedzinie techniki rakietowej i astronautyki, jak również stworzenie warunków do dyskusji naukowej pracownikom różnych ośrodków, uczelni i instytutów.

Większość referatów przygotowywanych na konferencję dotyczyć będzie spraw napędu rakietowego. Poza tym omówione będą zagadnienia mechaniki lotu i kierowania oraz przystosowania się organizmu człowieka do warunków lotu wysokościowego i kosmicznego.

Przewodniczącym komitetu organizacyjnego wspomnianej konferencji jest kierownik katedry mechaniki stosowanej Politechniki Warszawskiej prof. Z. Paczkowski.

DZIENNIKARZE-SPRAWOZDAWCY LOTNICZY W ZAKŁADACH ŚMIGŁOWCOWYCH

W końcu kwietnia br. Klub Sprawozdawców Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich w Warszawie zorganizował w porozumieniu z Centralnym Zarządem Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego dla dziennikarzy pism stołecznych — członków Klubu jednodniową wycieczkę do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku. Celem jej było zwiedzenie zakładów i zapoznanie się z seryjną produkcją śmigłowców SM-1.

Na zdjęciu poniżej: Uczestnicy wycieczki przy śmigłowcu polskiej produkcji SM-1 w Świdniku. Piąty od lewej przewodniczący Rady Robotniczej Bronisław Ratajczak, siódmy — dyrektor naczelny zakładów, Kazimierz Michalik.

Foto: J. SZYMAŃSKI

Nad Antarktydą

Na Antarktydę przybył nowy zespół radzieckich badaczy Antarktydy biorących udział w pracach III Międzynarodowego Roku Geofizycznego. Pierwsza grupa licząca 92 osoby, która w ciągu rocznego pobytu założyła stacje i ośrodki badawcze „Mirny", „Pionierska" i „Oaza" opuściła 15 lutego br. Antarktydę udając się statkiem „Kooperacja" do kraju.

1 MAJA 1957 W WARSZAWIE

Fotoreportaż własny „Skrzydlatej Polski"
Zdjęcia: B. Koszewski

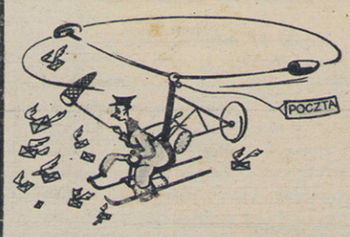
Bezpośredni kontakt z trybuną honorową nawiązała także kolumna lotników. Przedstawiciele najmłodszego pokolenia lotników: Małgorzata Jerycha obdarowała tow. Gomułkę kwiatami, a tow. Cyrankiewicz otrzymał od Andrzeja Maciążka model (zdj. z prawej).

Członkowie Zarządu APRL w pochodzie pierwszomajowym. Na pierwszym planie od prawej: Stefan Antosiewicz, prezes APRL gen. bryg. Jan Frey-Bielecki, sekretarz generalny APRL Tadeusz Rejniak i dyrektor biura APRL mjr Jerzy Świątek.

Na czele kolumny lotników kroczą dumnie: najstarszy pilot Aeroklubu Warszawskiego Leon Powsiński oraz najmłodszy, najprawdopodobniej przyszły pilot — Ryszard Kwiczala.

W pochodzie pierwszomajowym razem ze sportowcami lotniczymi szli także lotnicy wojskowi, stanowiąc jedną zwartą kolumnę.

Grupę pilotów Aeroklubu Warszawskiego poprzedziło ich młodsze „rodzeństwo" — modelarze.



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

MOJE PROPOZYCJE I „PRETENSJE"

Przeczytałem dokładnie nowy, 15 numer „Skrzydlatej", nie omieszkawszy zwrócić uwagi na trójbarwne ilustracje. Niewątpliwie nasze ulubione pismo wygląda obecnie o wiele przyjemniej niż poprzednio. Jednym jeszcze z niewielu jego mankamentów jest zbyt mała objętość numeru. Mam wrażenie, że miłośnicy lotnictwa chętnie zapłaciliby np. 50 gr. drożej za numer, byleby miał on większą objętość, przynajmniej o 4 strony. Cena „Skrzydlatej" jest i tak nieproporcjonalnie niska w stosunku do innych czasopism, więc może dałoby się coś w tym kierunku zrobić, kiedy nie ma już takich wielkich trudności z papierem.

Jeżeli chodzi o treść czasopisma, to mam pretensję za zarzucenie cyklu „Polskie konstrukcje lotnicze". Podoba mi się stały dział „Konstrukcje zagraniczne" oraz cykl artykułów „Lotnictwo polskie na frontach II wojny światowej". Z ciekawością przeczytałbym czasem jakiś artykuł o lotnikach polskich i lotnictwie okresu międzywojennego, które to sprawy są traktowane zbyt obojętnie, a przecież przysporzyły Polsce w swoim czasie dużo sławy. Czy godzi się, aby puszczać w zapomnienie czyny takich pilotów jak Idzikowski, Orliński, Skarżyński, Żwirko i Wigura i innych, którzy nierozerwalnie związani są z historą polskiego lotnictwa?

JERZY ZAKRZEWSKI
Łódź

Zwiększenie objętości pisma jest również i naszym pragnieniem. Na razie nie jesteśmy w stanie tego uczynić, niemniej jednak prowadzimy w tym kierunku usilne starania. Nie jesteśmy tylko pewni czy wzrost ceny „Skrzydlatej" przyjęliby z zadowoleniem wszyscy Czytelnicy. Będziemy radzi usłyszeć głosy na ten temat od innych Czytelników.

Pragniemy równocześnie zapewnić, że „Polskie konstrukcje lotnicze" wkrótce wznowimy. Cykl ten został przerwany z powodu trudności technicznych. Zamierzamy również, po zakończeniu cyklu „Lotnictwo polskie na frontach II wojny światowej", publikować materiały o lotnikach i lotnictwie okresu międzywojennego, a Żwirce i Wigurze mamy zamiar poświęcić jeden z numerów wrześniowych.

PAWEŁ ZOŁOTOW BUDUJE „FARMANA”

W Warszawie mówiło się o tym od dawna po cichu, ale w WSK w Świdniku sprawa ta zaczyna nabierać dość znacznego rozgłosu.

Paweł Zołotow, jeden z nestorów naszego lotnictwa, zapowiedział jeszcze w ubiegłym roku na pierwszym zebraniu Lotniczej Komisji Historycznej APRL, że zamierza budować samolot typu „Farman IV”, na którym latał w okresie narodzin lotnictwa jako pilot carskiej armii. Niewielu było wówczas takich, którzy w to uwierzyli — Bo i po co — pytali.

Z Lublina dochodziły jednak stale wieści, że Zołotow coś tam robi.

Marzenia swego nie mógł on jednak tak szybko zrealizować praktycznie z różnych przyczyn obiektywnych. Robota nabrała dopiero rozmachu, kiedy Zołotow zaczął pracować w WSK Świdnik. Tam znalazł on dla swego dzieła właściwe zrozumienie, poparcie i przede wszystkim pomoc w materiale. Duszą tego poczynania naszego nestora stał się przewodniczący Rady Robotniczej WSK i członek LKH — Bronisław Ratajczak, a i dyrekcja zakładów patrzy przychylnym okiem — jak mówią tam niektórzy z sympatią i żartobliwie — „na dłubanie” po godzinach pracy Pawła Zołotowa. To „dłubanie” przybiera się jednak w realne kształty, a „Farmana” Zołotowa można poznać już chociażby po różnych częściach maszyny, które są gotowe, bądź czekają na dalszy montaż.

Kiedy przy końcu kwietnia zwiedzałem WSK Świdnik, zajrzałem także do małego warsztaciku stolarskiego, gdzie rodzi się i dojrzewa historyczny „Farman”.

Bez przesady muszę przyznać, że nie poznałem naszego nestora i konstruktora. Tak bardzo się zmienił. Tyle w nim młodzieńczego entuzjazmu i werwy życia, iż rzec by można — narodził się nowy człowiek. A wszystko dlatego, że znalazł wielu przyjaciół, którzy pomagają mu realizować ideał jego młodości — samolot „Farman”. Na nim to przecież rozpoczął prawie 50 lat temu swą karierę lotniczą.

Zołotow z właściwym sobie uśmiechem pokazywał mi wykonane już prawie w całości podwozie i środkową część kadłuba z zawieszonym w nim silnikiem „Continental” (po Piper'ze), indentycznie jak w oryginalnym typie wykonaną ławeczką (czytaj — fotelem) pilota i innymi gotowymi szczegółami maszyny. Obok leżały także cztery kółka, takie jak dawniej — ze szprychami, na razie co prawda jeszcze bez gum. Jest i spory kawałek kabla na linki sterownicze. Są żeberka dla statecznika i dźwigary do płatów. Mały warsztacik jest na pewno za mały i trzeba będzie wkrótce przenieść się do większego pomieszczenia, zwłaszcza kiedy rozpocznie się montaż całości.

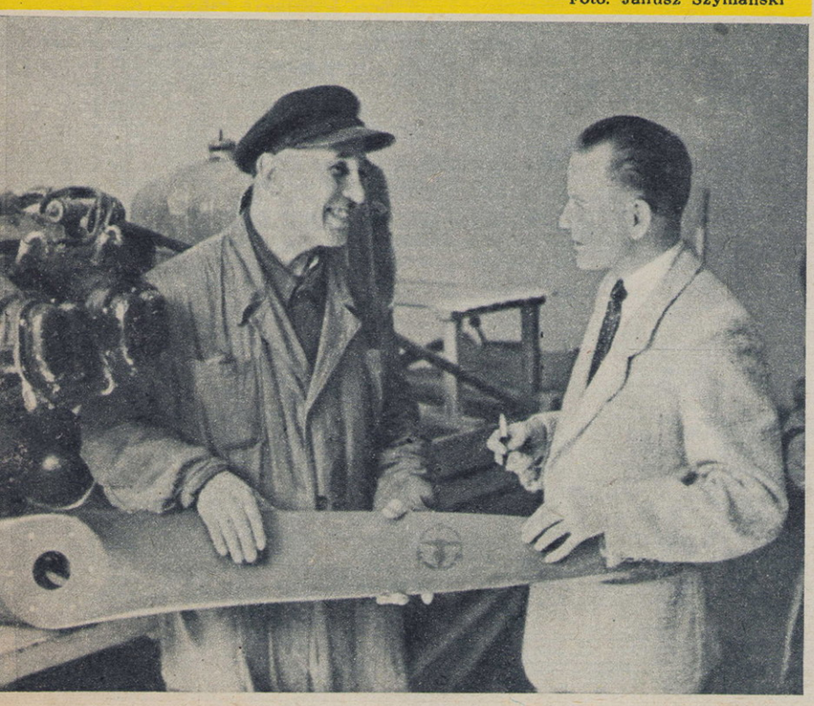
Rzecz dziwna i zapewne niesamowita — konstruktor w budowie swego „aeroplanu” nie posługuje się żadnymi planami. Są nimi tylko fotografie samolotu i pamięć, która — mimo słusznego wieku — dopisuje Zołotowowi wyjątkowo, zwłaszcza jeżeli chodzi o szczegóły budowanej maszyny.

Nestor naszego lotnictwa obiecuje nam, że jego „Farman” będzie gotowy już w sierpniu — na Święto Lotnictwa i..., że będzie latał. Wniosek więc z tego, że tegoroczne „dni awiacyjne” w Polsce trzeba by obchodzić pod hasłem „Od Farmana do Mig'a”.

Myślę, że to dobrze, iż Zołotow „wyżywa się” w budowie „Farmana”. Osobiście przeżywa przy tym drugą młodość, a naszemu pokoleniu przypomni w ten sposób pionierskie lata zdobywania przestworzy, dając tym samym Lotniczej Komisji Historycznej ciekawy eksponat dla przyszłego Muzeum Lotnictwa.

(kon)

Paweł Zołotow (z lewej) w rozmowie z przedstawicielem naszej redakcji. Z tyłu widać silnik i gotowe części płatowca.
Foto: Janusz Szymański



JEDEN „BIES” *wiosny wcale*

ROZWAŻANIA NAD TABELĄ REKORDÓW SAMOLOTOWYCH

CZY widok pustej w dalszym ciągu (nie licząc rekordu inż. Abłamowicza) tabeli samolotowych rekordów krajowych nie pobudza pilotów do czynu, nie wprowadza wśród nich atmosfery wyczynowego niepokoju? Z pewnością tak. Ale...

Niedawno jeden z pilotów samolotowych zainteresował się aktualnym stanem rekordów międzynarodowych w kilku konkurencjach. Przygotował papier, by je spisać. Gdy usłyszał pierwszy z brzegu wynik — ręka z ołówkiem opadła. Poprosił o szklankę wody.

Ambicją każdego pilota, który podejmuje próbę ustanowienia krajowego rekordu, jest na ogół osiągnięcie rezultatu, nie odbiegającego rażąco od poziomu reprezentowanego w tabeli rekordów międzynarodowych. Stanowisko to jest zresztą słuszne. Ożywienie ruchu sportowego ożywieniem, ale nie wypada się afiszować z pięcioma tysiącami metrów wysokości, lub z tysiącem kilometrów odległości, obnażając tak jaskrawo nasze samolotowe zacofanie w porównaniu z tabelą rekordów szybowcowych czy nawet spadochronowych. Nie ma na czym podtrzymać chlubnych tradycji Żwirki czy Skarżyńskiego, którzy pierwsi wpisali Polskę na listę rekordzistów. Posiadając choćby „Erwudę” Skarżyńskiego sprzed 26 lat (niewiele młodsza od CSS-a 13), moglibyśmy się dzisiaj pokusić o pobicie 2 lub 3 rekordów międzynarodowych, a w każdym razie wyniki byłyby zupełnie równorzędne. Na razie jednak czas zdaje się pracować na naszą niekorzyść, biorąc np. pod uwagę tempo, jakie narzucili Czechosłowacy, którzy zawładnęli sześcioma rekordami międzynarodowymi z ogólnej liczby siedmiu pobitych w roku ubiegłym. I wszystko to, razem z rekordem z r. 1955, załatwili przy pomocy „Sokoła”, któremu do rekordów prędkości wstawili silnik Minor 6-III o mocy 160 KM.

Wyniki w tabeli rekordów są na ogół wyśrubowane jak na nasze możliwości. Nawet wyczyn „Biesa”, który wreszcie przerwał zaczarowany krąg rekordów, nie może przesłonić faktu, że trudno oczekiwać jakiejś poprawy w niedalekiej przyszłości. Wprawdzie obecne rekordy były ustanawiane w większości na zwykłych samolotach produkowanych seryjnie, a nie na jakichś specjalnych, były to jednak przede wszystkim samoloty turystyczne, znane ze swych doskonałych osiągów. Dzisiaj wyłania się u nas potrzeba budowy ekonomicznych i tanich samolotów do szkolenia i latania klubowego, a więc maszyn mało przydatnych do celów rekordowych.

Wszystko to nie zmienia faktu, że chyba warto pomyśleć o przystosowaniu jednego lub paru samolotów w kraju do osiągnięcia wyników, z którymi można by się pokazać w tabeli, przynajmniej rekordów krajowych. Z początku skromnymi środkami, ale chodzi przecież o to, by wreszcie doszła do głosu żyłka sportowa naszych pilotów i mechaników, by latanie stało się bardziej atrakcyjne. Wystarczy pokombinować, a możliwości się znajdą. Ostatnio słyszy się coraz częściej o różnych pomysłowych konstrukcjach lotniczych, budowanych przez zapaleńców, nieraz nawet bez odpowiedniego przygotowania. Dobre chęci są, należy je skierować na tę zapomnianą dziedzinę, zapewniwszy sobie pomoc fachowców i odpowiednich władz lotniczych. Kiedyś trzeba przecież zrobić początek.

Warto jeszcze wspomnieć o kilku najważniejszych zmianach, jakie zostały wprowadzone do Kodeksu Sportowego FAI w dziedzinie rekordów samolotowych. Zniesiono mianowicie podklasy e we wszystkich trzech klasach C-1, C-2 i C-3 (w klasie C-1, czyli samolotów lądowych, były to samoloty o ciężarze 3 000—4 500 kG). Wprowadzono nowe konkurencje — rekordy prędkości na bazach 3 km na wysokości ograniczonej i na bazach 15-25 km na wysokości nieograniczonej, na wzór samolotów „dużego kalibru”.

W zamieszczonej obok tabeli rekordów nie figurują zatem 4 konkurencje, w których dotychczas nie ustanowiono żadnego rekordu (oprócz dwóch wymienionych, notowane są jeszcze rekordy prędkości w obwodzie zamkniętym długości długości 5 000 i 10 000 km). Przypomnieć również należy o rekordach prędkości na trasach uznanych między stolicami państw, należących do FAI oraz o rekordach prędkości lotu dookoła świata, który to wyczyn nie cieszy się powodzeniem wśród lotniczej braci (chyba nie uda się wskrzesić romantycznych tradycji epoki wielkich przelotów, zwanych wówczas pionierskimi, które musiały ustąpić miejsca zimnej i rozsądnej technice połowy XX wieku). Ci, którzy dzisiaj decydują o sporcie lotniczym, zapomnieli widać starej, rzymskiej maksymy: „Navigare necesse est, vivere non necesse” *).

Ale wybaczcie, Czytelnicy, to zakończenie z łezką. Naprawdę nie było ono moim zamiarem.

*) Nawigowanie (latanie) jest koniecznością, życie nie jest konieczno ścią.

JANUSZ KRASICKI

nie uczynił

KLASA C-1

TABELA REKORDÓW SAMOLOTÓW LEKKICH (LĄDOWYCH)

aktualna na dzień 15 marca 1957 r.

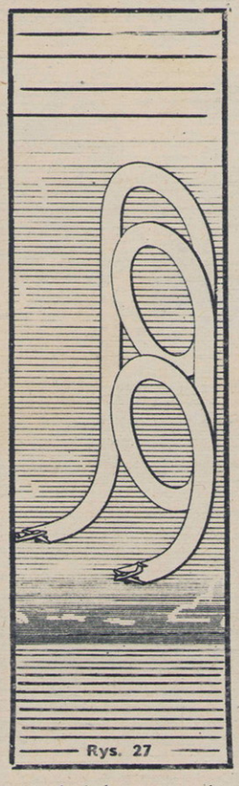
Konkurencja \ Podklasa Ciężar		C — 1. a poniżej 500 kG		C — 1. b 500—1000 kG		C — 1. c 1000—1750 kG		C — 1. d 1750—3000 kG	
		Krajowy	Międzynarodowy	Krajowy	Międzynarodowy	Krajowy	Międzynarodowy	Krajowy	Międzynarodowy
Odległość w linii prostej			**Dania** Peder Andersen Tipsy Belfair 2 632,5 km 3.—4.8.1955		**Czechosłowacja** Frantisek Novak Sokół 4 260,07 km 7—8.9.1956		**USA** William P. Odom Bonanza 7 977,920 km 7—8.3.1949		**ZSRR** Iwan Czernow Jak-11 1 990,183 km 11.9.1954
Odległość w obwodzie zamkniętym			**Francja** Albert Rébillon Minicab GY-20 2 000 km 10.5.1952		**Czechosłowacja** Frantisek Novak Sokół 3 116 km 23.6.1955		**Czechosłowacja** Frantisek Novak Sokół 4 423,390 km 4—5.8.1956		
Wysokość			**Wenezuela** Ana Luisa Branger Piper Super Cub 8 276 m 29.4.1951		**USA** William Thompson Cessna 11 297 m 16.7.1953	Andrzej Abłamowicz TS-8 Bies 7 084 m 28.12.1956	**Polska** Andrzej Abłamowicz TS-8 Bies 7 084 m 28.12.1956		
Prędkość w obwodzie zamkniętym długości:	100 km		**USA** Richard V. Ohm Ohm & Stoppelbein 302,432 km/h 15.9.1956		**W. Brytania** M. R. R. Paine Miles Hawk Speed 6 310,345 km/h 17.6.1950		**Włochy** Guido Ferrari Ambrosini S. 7 419,482 km/h 5.12.1953		**W. Brytania** R. M. Sharpe Spitfire 519,480 km/h 17.6.1950
	500 km		**Włochy** Iginio Guagnellini Ambrosini GF-4 271,403 km/h 20.11.1954		**Czechosłowacja** Lubos Stastny Sokół 286,729 km/h 8.10.1956		**Włochy** Guido Ferrari Ambrosini S. 7 411,701 km/h 5.12.1953		**ZSRR** J. D. Forostienko Jak-11 471,348 km/h 12.7.1951
	1000 km		**Włochy** Nello Valzania Ambrosini GF-4 240,519 km/h 19.12.1954		**Czechosłowacja** Lubos Stastny Sokół 285,436 km/h 8.10.1956		**Włochy** Leonardo Bonzi Ambrosini SAI. 7 347,802 km/h 21.12.1951		**ZSRR** Mikołaj Gołowanow Jak-11 442,289 km/h 26.8.1951
	2000 km		**Francja** Albert Rébillon Minicab GY-20 183,432 km/h 10.5.1952		**Czechosłowacja** Lubos Stastny Sokół 279,493 km/h 10.10.1956		**Czechosłowacja** Lubos Stastny Sokół 283,808 km/h 11.10.1956		**ZSRR** Piotr Zakudanin Jak-11 360,032 km/h 31.10.1953

Akrobacja LOTNICZA

Napisał: MICHAŁ GOSZCZYŃSKI

Rysował: ZDZISŁAW GRYGLICKI

· 8 ·



Rys. 27

Pilot, który opanował 26 opisanych figur akrobacji łotniczej, może właściwie powiedzieć, że nie powinien w tym zakresie już nic nowego spotkać. Jakąkolwiek bowiem figurę — ktokolwiek i kiedykolwiek — chciałby wykonać, będzie musiał po prostu łączyć poznane elementy akrobacji w jakieś mniej lub bardziej złożone figury.

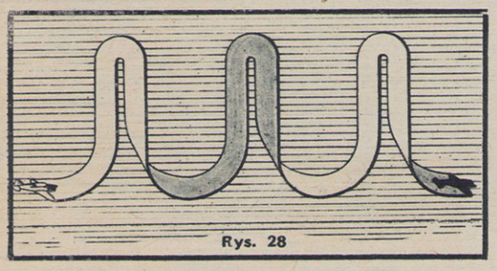
Chyba, że... Tu na wszelki wypadek należałoby się zastrzec przed zupełnie nowymi typami figur, które mogą wykonać piloci — ale na akrobacyjnych samolotach wielosilnikowych przy zastosowaniu niesymetrycznej siły ciągu.

Dla przykładu warto wspomnieć choćby figurę wykonaną po raz pierwszy przez polskiego pilota Żurakowskiego na dwusilnikowym samolocie odrzutowym GLOSTER METEOR w czasie pokazów lotniczych w Farnborough w 1951 roku. Figura ta nosi u nas nazwę — **KOŁA ŻURABATYCZNEGO** — od nazwiska jego pierwszego wykonawcy. W Anglii natomiast figurę tę nazywają „double cart wheel" (podwójne koło wozu).

Chcąc wykonać powyższą figurę, należy przede wszystkim wprowadzić samolot do pionowego wznoszenia na pełnym gazie (jak w czasie przewrotu). W momencie, gdy prędkość samolotu spadnie poniżej prędkości ewolucyjnej, pilot zamyka energicznie jeden z pracujących silników i powoduje płaskie obrócenie się samolotu wokół tego silnika, pomagając w tym wychyleniem steru kierunku (jak w czasie przewrotu).

Samolot zaczyna obracać się dokoła niepracującego silnika, zataczając płaskie koła w pionie (rys. 27) i wytracając posiadaną wysokość. Do wyprowadzenia — po określonej ilości kół — wystarczy tylko wyrównać siłę ciągu silników (zamknąć lub otworzyć) oraz wycofać ster kierunku do neutrum — samolot wyprowadzony zostaje w kierunku różnym o 180° od kierunku wprowadzenia do figury.

Na zakończenie naszego korespondencyjnego kursu akrobacji warto jeszcze poznać niektóre — bardziej efektowne — figury złożone, które w ogóle nie posiadają nowych elementów sterowania samolotem, a są po prostu składane ze znanych nam figur pojedynczych.



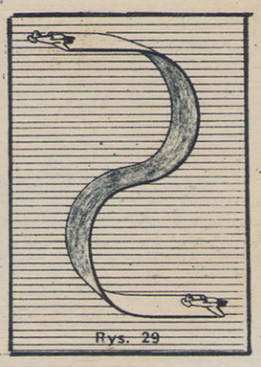
Rys. 28

A więc na początek — **GRZEBIEŃ** — którego odwrócone do góry zęby (rys. 28) to nic innego tylko szereg następujących po sobie przewrotów złożonych lub ślizgów na ogon wykonanych w linii prostej.

Jeżeli teraz wykonywany grzebień zechcemy tak wygiąć (zmieniając nieco kierunek w każdej figurze), aby opisać nim poziome koło — figura ta będzie przypominać do złudzenia **KORONĘ.**

Jedną z najprostszych figur złożonych jest niewątpliwie **pionowa litera S.** Figura ta jest bardzo stara, bo po raz pierwszy została podobno wykonana już w roku 1913 przez Adolfa Pegoud'a.

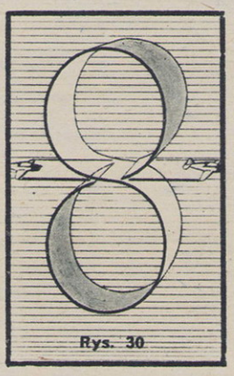
Jest to po prostu najzwyklejsze połączenie połowy pętli odwróconej w dół z drugą połową normalnej pętli **(PIONOWA LITERA S ZE ZNIŻENIEM** — rys. 29) — w przypadku, gdy pilot ma zamiar wytracić wysokość przy wykonywaniu figury lub stosując odwrotną kolejność — gdy zechce uzyskać większą wysokość od tej, którą posiadał w momencie rozpoczecia manewru **(PIONOWA LITERA S NA WZNOSZENIU.**



Rys. 29

Jedno jest tylko zastrzeżenie — że figurę pokazaną na rysunku 29 może wykonać zarówno samolot słabosilnikowy, jak i samolot posiadający duży nadmiar mocy (piloci muszą tu pamiętać o tym, aby nie przekroczyć krytycznych prędkości), podczas gdy literę S na wznoszeniu wykonuje tylko ten drugi.

Pionową literę S można wykonywać jeszcze inaczej niż omówiono wyżej (np. rozpoczynając zarówno tę ze zniżaniem jak i tę na wznoszeniu — z lotu odwróconego), ale takie subtelności rozwiązań można już zostawić własnej inwencji pilotów.



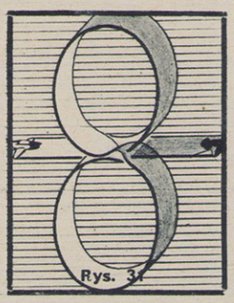
Rys. 30

Następną figurą — pokrewną pionowej literze S — jest **PIONOWA ÓSEMKA ZWYKŁA** (rys. 30), zwaną również przez Anglików ósemką kubańską (the Cuban eight).

Jest to o tyle łatwa i prosta figura, że pilot może ją dowolnie rozpoczynać — w zależności od własnego samopoczucia i typu samolotu, na którym kręci akrobację. A więc: w przypadku, gdy samolot jest słabosilnikowy wykonuje najpierw, po uprzednim rozpędzeniu, górną część figury (zwykłą pętlę), a dopiero później — odwróconą pętlę w dół. Figurę tę można ponadto rozpocząć z lotu odwróconego.

UWAGA CZYTELNICY

Obecnie „Skrzydlata Polska" ukazuje się w sprzedaży we wtorki

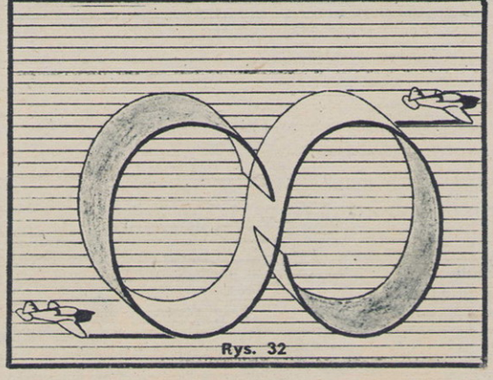


Rys. 31

Skoro już jesteśmy przy wykonywaniu ósemek, rozpatrzmy jeszcze jedną ich odmianę — a mianowicie **PIONOWĄ ÓSEMKĘ WIĄZANĄ** — (rys. 31), która różni się od pionowej ósemki zwykłej, przedstawionej na rysunku 30, tylko tym, że po ukończeniu pierwszej jej części (pętli zwykłej w górę) samolot wykonuje pół beczki sterowanej (wiązanie), a następnie — całą pętlę zwykłą (wewnętrzną) wiszącą i wychodzi do prostolinijnego lotu odwróconego.

Następną figurą złożoną, która podobnie jak pionowa ósemka może być wykonywana w wielu odmianach — są tzw. okulary. Rozróżniamy więc okulary zwykłe i odwrócone oraz okulary zwykłe wiązane i okulary odwrócone wiązane.

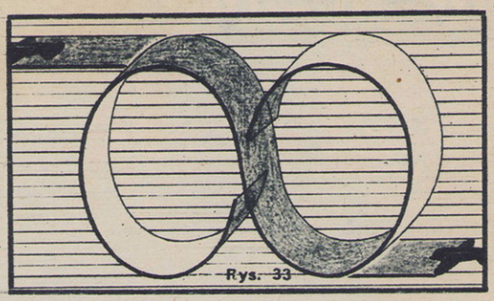
Rysunek 32 przedstawia nam **OKULARY ZWYKŁE,** w których charakterystyczną cechą jest przede wszystkim to, że samolot rozpoczyna figurę z normalnego lotu poziomego oraz po jej ukończeniu wraca znowu do tego samego stanu lotu. Ponadto przy wykonywaniu okularów zwykłych pierwszy okular — to normalna pętla wewnętrzna w górę (stojąca), a drugi — pętla odwrócona w dół (wisząca).



Rys. 32

Drugą odmianą okularów będą **OKULARY ODWRÓCONE,** pokazane na rysunku 33, które są po prostu odwróceniem okularów zwykłych. A więc: samolot rozpoczyna i kończy figurę w poziomym locie odwróconym oraz pierwszy okular — to odwrócona pętla wykonana w górę (stojąca), a drugi — pętla normalna w dół (wisząca).

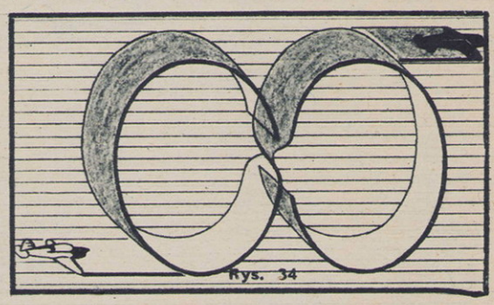
Z opisu powyższych dwóch odmian okularów widzimy, że zarówno w jednej jak i w drugiej wykonywane są na przemian: pętla zwykła i odwrócona — tylko w zmienionej kolejności, a w nazwie każdej z odmian decyduje jedynie to, czy samolot rozpoczyna figurę z normalnego lotu poziomego, czy też — odwróconego.



Rys. 33

Trzecią odmianą okularów będą **WIĄZANE OKULARY ZWYKŁE,** przedstawione na rysunku 34.

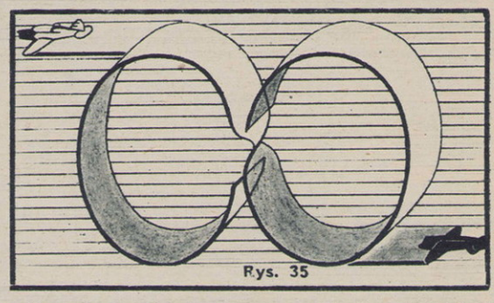
Jeśli przyjrzymy się bliżej temu rysunkowi, to stwierdzimy, że obydwie pętle wykonywane w tej figurze są normalnymi pętlami — przy czym przejście (wiązanie) z jednej pętli do drugiej następuje poprzez wykonanie pół beczki sterowanej w pionie.



Rys. 34

Należy tu nawiasem wspomnieć, że o wyglądzie figury, a zwłaszcza o tym, aby obydwa okulary były wykonane w jednej płaszczyźnie pionowej — decyduje właśnie poprawne i dokładne wykonanie wiązania (pół beczki w pionie).

W odróżnieniu od dwóch pierwszych odmian samolot rozpoczyna wiązane okulary zwykłe w normalnym locie poziomym, kończy natomiast w locie odwróconym.



Rys. 35

Czwartą i ostatnią figurą z rodziny „okularów" są **WIĄZANE OKULARY ODWRÓCONE.** Jeżeli teraz porównamy rysunek 35 przedstawiający tę figurę z rysunkiem 34, przekonamy się, że figura ta jest dokładnym odwróceniem wiązanych okularów zwykłych. A więc: samolot rozpoczyna figurę z lotu odwróconego i kończy w normalnym locie poziomym, a obydwie pętle przedstawiające dwa okulary — są pętlami odwróconymi. Przejście z jednej pętli odwróconej do drugiej (wiązanie) następuje w identyczny sposób jak w poprzedniej figurze — poprzez wykonanie pół beczki sterowanej w pionie.

Ostatnią figurą, o której chcemy jeszcze wspomnieć, jest **LEŻĄCA LITERA S** lub jeśli kto woli — przekładane zakręty głębokie.

Właściwie zdawać by się mogło, że to nic nowego. A jednak? Przypatrzmy się bliżej figurze przedstawionej na rysunku 36. Wprowadzenie do głębokiego

Rys. 36

zakrętu o 180° w prawo — normalne, ale wyprowadzenie i przełożenie do głębokiego zakrętu o 180° w lewo, następuje nie przez normalne położenie poziome samolotu — a po prostu przez plecy. Innymi słowy — pilot nie wyprowadza samolotu z głębokiego przechylenia pierwszego zakrętu, a pogłębia go jeszcze bardziej (zmniejszając równocześnie prędkość zakręcania), przechodzi do lotu odwróconego, mija pozycję plecową, doprowadza samolot do głębokiego przechylenia w przeciwną stronę i wykonuje głęboki zakręt w stronę przeciwną.

Figura ta nie jest może bardzo efektowna dla przeciętnego obserwatora z ziemi, ale świadczy o bardzo wysokim stopniu wyszkolenia wykonującego ją pilota.

(cdn.)

Tak wg. konstruktora „Giganta" ma wyglądać ruch drążka dla wywołania lotu do przodu. Niestety, ruch ten jest możliwy tylko na ziemi. W powietrzu żadne wychylanie drążka nie byłoby możliwe ze względu na napięcie taśmy łączącej drążek z fotelem pod wpływem ciężaru pilota. Na zdjęciu — jeden z członków komisji mgr inż. Kalinowski (IL).

PRAWDA O „GIGANCIE 2"

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Autor, doświadczalny pilot śmigłowcowy Instytutu Lotnictwa, był członkiem komisji specjalistycznej, powołanej dla oceny wartości śmigłowca „Gigant 2", zbudowanego niedawno we Wrocławiu.

(RED.).

PRZED kilku tygodniami całą niemal prasę krajową obiegła wiadomość o zbudowanym we Wrocławiu śmigłowcu „Gigant 2". Specjalną audycję poświęciło „Gigantowi 2" — „Polskie Radio".

Doniesienia prasy mówiły o zbudowaniu we Wrocławiu małego jednomiejscowego śmigłowca o napędzie odrzutowym, niezwykle prostego i taniego. W toku miały być jednocześnie i próby prototypu i starania o uruchomienie produkcji seryjnej. Wszystko wskazywało, że oto otworzyła się nareszcie — i to w Polsce! — era wymarzonego od lat „powietrznego motocykla".

Niestety, rzeczywistość okazała się znacznie mniej rewelacyjna...

Oględziny śmigłowca dokonane w kwietniu br. przez specjalnie powołaną komisję ekspertów złożoną z przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Instytutu Lotnictwa i WSK-Świdnik potwierdziły wstępne obawy, że „Gigant 2" nigdy nie oderwie się od ziemi, gdyż zaprojektowany i zbudowany został wbrew wszelkim zasadom budowy statków powietrznych. Nie chodzi tu nawet o zasady prawne, ale przede wszystkim o zasady techniczno-lotnicze. „Gigant 2" nie będzie latał nie tylko dlatego, że wykonany został ze złomu nieznanej jakości i bez dozoru KCSP — jest on aparatem zbudowanym bez znajomości teorii wiropłatów i nauki o wytrzymałości. Jest tworem niebezpiecznym dla każdego, kto by podjął na nim próbę lotu. Jest — niestety — smutną ilustracją ignorancji technicznej swych twórców.

Sądzę, że nigdy by nie został zbudowany, gdyby konstruktorzy jego choć raz zobaczyli prawdziwy śmigłowiec, zwłaszcza odrzutowy.

Na czym polega błędność koncepcji konstrukcyjnej? Sprecyzujemy uprzednio, jak ta koncepcja w ogóle wygląda.

Śmigłowiec ma 2-łopatowy wirnik nośny z łopatami sztywno ze sobą sprzężonymi. Oś obrotu wirnika osadzona została na drążku sterowym, który jest podparty na kulowym przegubie na kadłubie, a u dołu uchwycony luźną taśmą do fotela pilota. Sterowanie odbywać się ma przez pochylanie wirnika ruchami drążka. Co byłoby, gdyby śmigłowiec zaczął działać, a na wirniku pojawił się ciąg?

Sztywne sprzężenie łopat i sztywne osadzenie wirnika na drążku spowodowałoby przenoszenie na drążek wszystkich wahań tarczy wirnika, wywołanych asymetrycznymi siłami aerodynamicznymi. Poprzez drążek wahania te przeszłyby na cały śmigłowiec, który przewróciłby się wcześniej, niżby oderwał się od ziemi. Sterowanie wirnika byłoby niemożliwe, pilot nie mógłby zapobiec wahaniom wirnika.

Na szczęście do takiego wypadku nie dojdzie, bo silniki „Giganta" na razie nie dają żadnego ciągu. Silniki również kryją w sobie błąd koncepcyjny. Są to silniki pulsacyjne, bezzaworowe, o długości tak małej, o jakiej nikomu jeszcze na świecie nie udało się zbudować silnika pracującego (mimo zaangażowania do tego zadania wielkich laboratoriów i najwybitniejszych specjalistów).

O niebezpieczeństwie, jakie w wypadku działania reprezentowałby „Gigant", można pisać wiele. Już sam fakt niezdolności wirnika do autorotacji, „gwarantujący" katastrofę w razie przypadkowego zatrzymania silników, dyskwalifikuje konstrukcję. A przecież to nie jest jedyne niebezpieczeństwo. Zupełnie niewykluczone byłoby np. rozsypanie się wirnika nośnego. Pobieżne przeliczenie naprężeń w dźwigarze łopaty tylko od sił odśrodkowych wskazuje na ich bardzo wysoką wartość. A przecież na wirnik śmigłowca działają w locie jeszcze momenty gnące i skręcające, działają drgania i obciążenia zmęczeniowe. Dalsze niebezpieczeństwo dla zdrowia ewentualnego pilota kryje się w braku amortyzacji podwozia itd.

Pisząc o „Gigancie" nie można nie zwrócić uwagi na jeden fakt. Śmigłowce znajdują się na świecie w eksploatacji już wiele lat i dawno wyszły ze stadium niemowlęctwa. Dziś w stosunku do nich, podobnie jak i w stosunku do każdego innego rodzaju statków latających, obowiązują liczne przepisy konstrukcyjne, uogólniające kilkudziesięcioletnie doświadczenia nad budową śmigłowców. Celem tych przepisów jest przede wszystkim osiągnięcie pełnego bezpieczeństwa lotu. Poza tym istnieje przebogata literatura naukowa na temat śmigłowców, w znacznej mierze dostępna w kraju, omawiająca zagadnienie od strony metod obliczeniowych, rozwiązań konstrukcyjnych, własności lotnych, napędów, metod produkcji itd. Nie można dziś — pod pozorem oryginalności — projektować śmigłowców zamykając na te fakty oczy, bo wynikiem może być tylko skonstruowanie urządzenia przypominającego śmigłowiec jedynie z wyglądu, a faktycznie nim nie będącego.

Porównanie „Giganta 2" np. z amerykańskimi przepisami budowy śmigłowców, obejmującymi 207 punktów, wykazuje niezgodność z wszystkimi absolutnie wymaganiami! Fakt ten nie wymaga żadnego komentarza.

W związku ze sprawą „Giganta" nasuwa się szereg wniosków.

Trudno jest pojąć jak mogło dojść do zbudowania „Giganta" bez przekonsultowania samego nawet pomysłu ze specjalistami w tej dziedzinie, np. w istniejącym w Warszawie Instytucie Lotnictwa. Zupełnie niezrozumiały jest fakt zaangażowania się w to przedsięwzięcie instancji partyjnych w postaci Wydziału Przemysłowego KW PZPR we Wrocławiu. W jaki sposób doszło do sfinansowania budowy „Giganta" z funduszów państwowych w dobie walki z marnotrawstwem?

Trudno jest na te wątpliwości odpowiedzieć, tak jak trudno zrozumieć fakt, że jeden z inspektorów Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego (czyli resortu jak najbardziej technicznego) uznał oficjalnie „Giganta" za osiągnięcie „rewelacyjne" i zaangażował w całą sprawę powagę przemysłu lotniczego.

*

Niewątpliwie pewna część czytelników niniejszych uwag uzna je za atak na amatorską budowę statków latających. Nie będą mieli racji. Autor nie jest bynajmniej przeciwnikiem budowy amatorskiej, chyba, że podobnie jak w przypadku „Giganta" odbywa się ona z pogwałceniem wszelkich zasad, obowiązujących w technice lotniczej.

Jakie warunki trzeba spełnić, aby budowany lub konstruowany po amatorsku statek latający mógł latać?

PO PIERWSZE — musi być opracowana dokumentacja budowanego statku latającego. Dokumentacja ta, która być musi zatwierdzona w Instytucie Lotnictwa, obejmuje: wstępny projekt aerodynamiczny, obliczenia osiągowe, obliczenia wytrzymałościowe i rysunki wykonawcze.

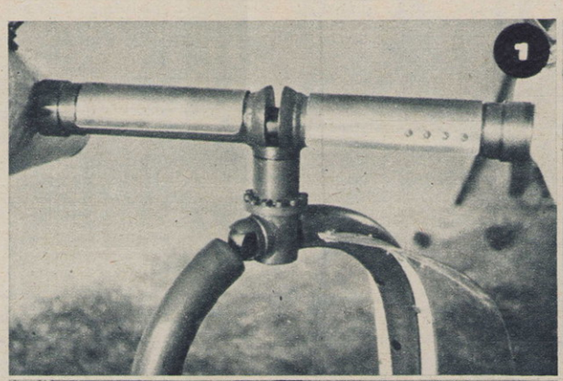
PO DRUGIE — budowa musi być prowadzona pod dozorem Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (KCSP).

PO TRZECIE — budowa być musi prowadzona z materiałów atestowanych o gwarantowanych właściwościach fizycznych i chemicznych.

PO CZWARTE — wszelkie próby w locie muszą być prowadzone przez osoby upoważnione (piloci doświadczalni).

Jeśli w wyniku prób tzw. fabrycznych, a następnie homologacyjnych statek latający uznany zostanie za nadający się do eksploatacji, otrzyma on „Świadectwo zdolności do lotu" i dopiero wówczas będzie mógł być pilotowany przez każdego pilota. Warto również wspomnieć, że za nieprzestrzeganie powyższych zasad budowy statków latających przewidziana jest prawem polskim odpowiedzialność sądowa zarówno dla wykonawców, jak i osób pomagających.

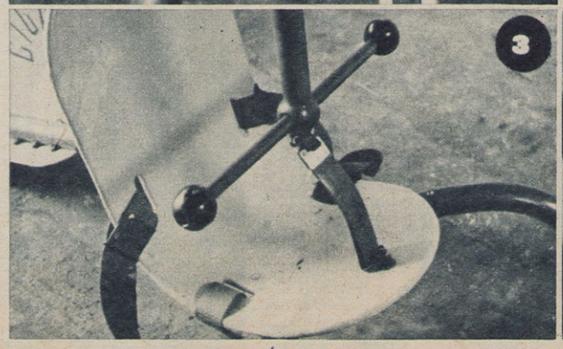
Budowa amatorska statków latających jest sprawą bardzo trudną i kosztowną. Każdy kto się na nią decyduje, powinien o tym pamiętać i raczej nie zaczynać od śmigłowców, które nawet specjalistom nie zawsze „wychodzą", lecz od rzeczy łatwiejszych, np. szybowców.

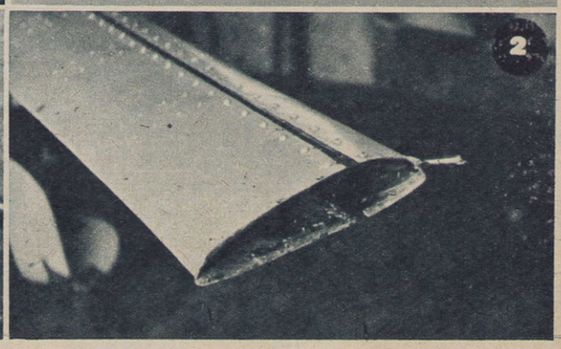


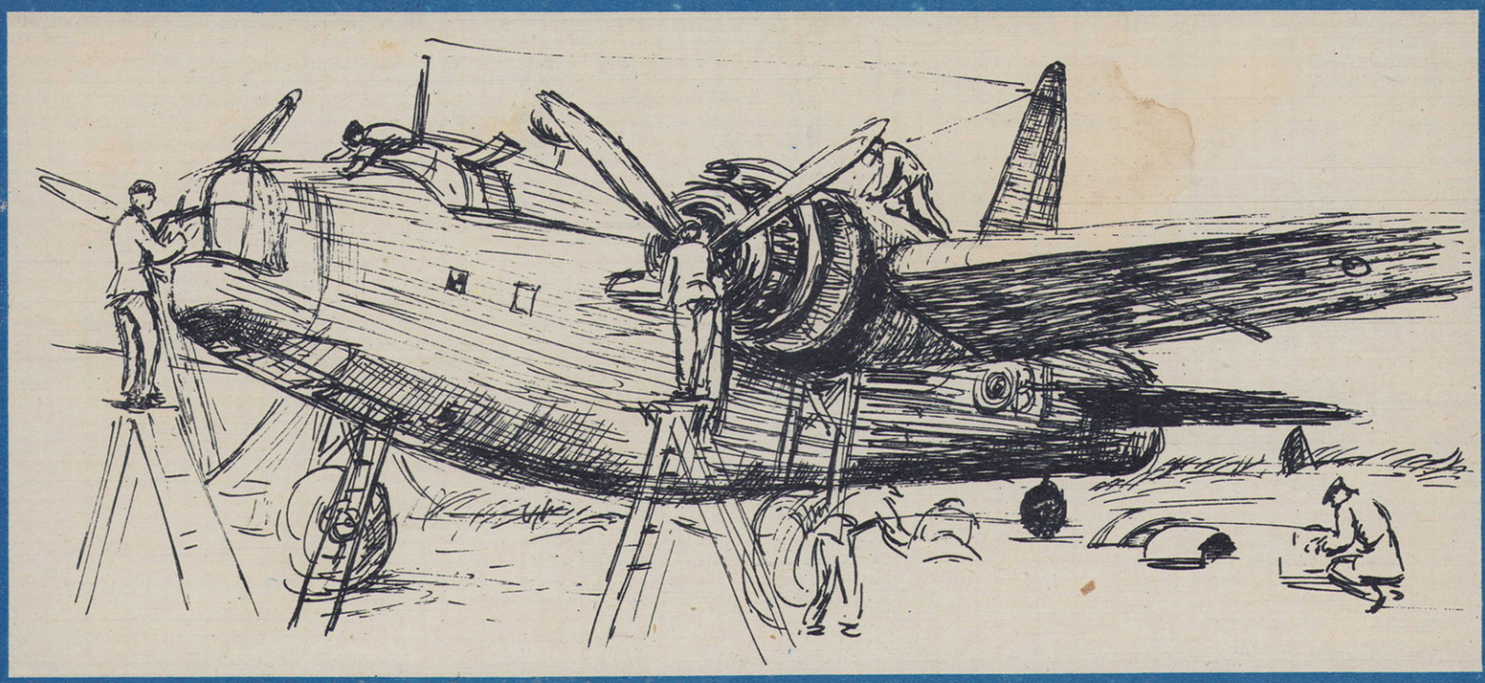
1 Głowica wirnika nośnego osadzona na drążku sterowym „Giganta 2". Widać wyraźnie kulowy przegub, łączący drążek z konstrukcją kadłuba. Zarówno kadłub jak i drążek zbudowane są z rur stalowych średnicy 50 mm. Konstrukcja nie zapewnia możliwości wykonania lotu.

2 Koniec łopaty nośnej po zdjęciu silnika. Profil nieznanych właściwości uformowany jest z grubej duralowej blachy, przymocowanej śrubami do stalowego rurowego dźwigara.

3 Fotel pilota i sterownice śmigła. Widoczna taśma łącząca drążek z fotelem. Poprzeczne pręty, zakończone kulami, sterują skok ogólny. Dla zmiany skoku obraca się pręty wokół ich osi podłużnej. Technika pilotażu „Giganta" w niczym nie przypomina normalnej techniki pilotażu śmigłowców. Zdjęcie autora artykułu.

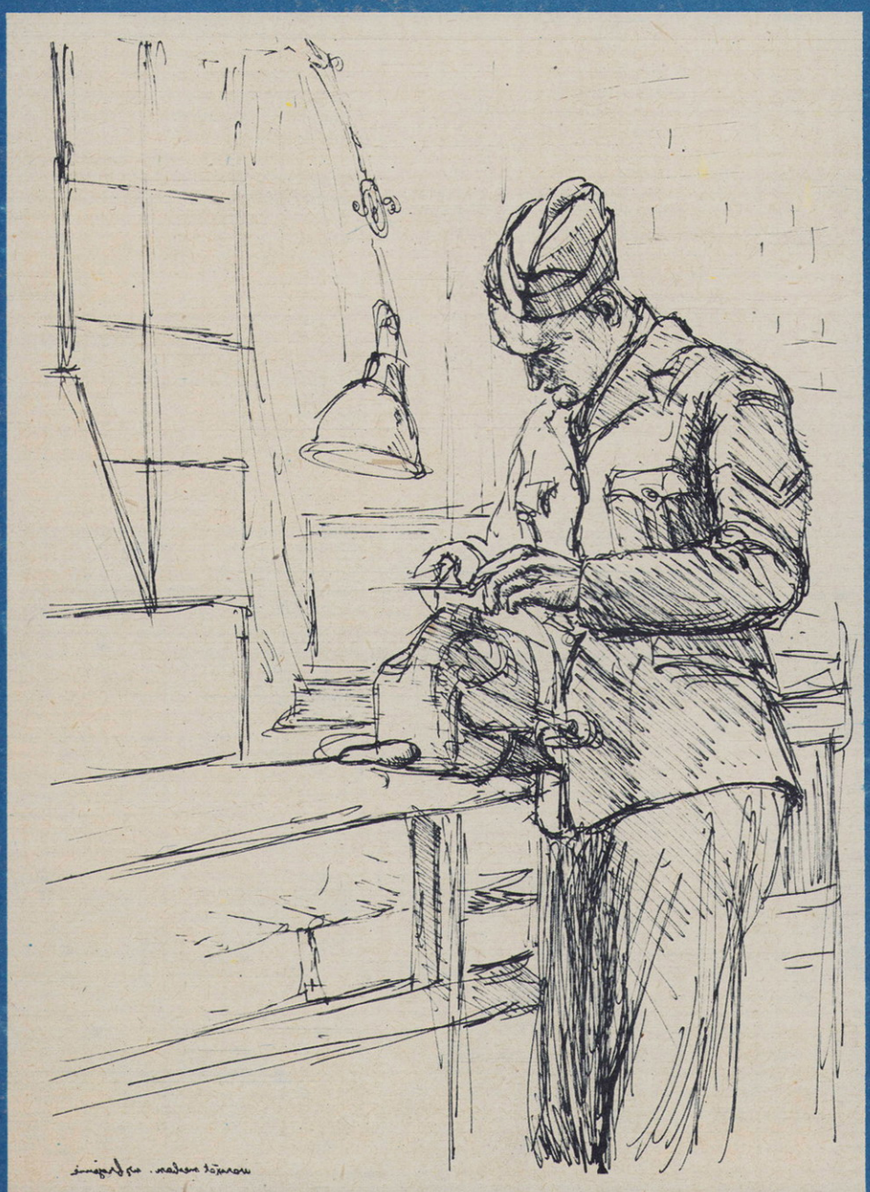






„Wellington" wrócił z wyprawy bombowej.

Zbrojmistrz lotniczy.



OSTATNIE dni czerwca 1940 roku. Przez niebronione drogi Francji jadą jak na spacer zmotoryzowane kolumny wojsk Hitlera. Mały rybacki port Saint-Jean-de-Luz obok Bayonne wyglądał w tym czasie trochę jak warszawskie „Delikatesy" przed świętami: wiodły doń liczne, długie, nieruchome ogonki. Tylko że ludzie w niebieskich mundurach nie czekali na cytryny lub inny „chodliwy towar", ale na uspokojenie się wyjątkowo wzburzonego w tym dniu morza.

Chodziło po prostu o to, aby móc wreszcie dopłynąć na niewielkich łodziach portowych do czekających na redzie okrętów. Okrętów, które miały nas zabrać z Francji i zawieźć do dalej walczących Wysp Brytyjskich. Wreszcie ogonki drgnęły i pierwsi żołnierze zapełnili łodzie. Uwagę moją zwrócił wówczas mały żołnierzyk, w zbyt obszernym niebieskim mundurze i granatowej baskijce, która z trudem obejmowała bujną kobiecą fryzurę.

„Po staremu zaczyna się ewakuacja wojska od babek" — pomyślałem niechętnie.

Było to moje poznanie — na odległość — z malarką Jadwigą Walker.

„Musiałam użyć tego podstępu — opowiada artystka — gdyż wydany był kategoryczny zakaz zabierania kobiet. Nie mogłam ryzykować jednak ponurej możliwości dostania się w ręce Gestapo. Kochani lotnicy — których nazwiska do dziś wspominam z największą wdzięcznością — nie tylko przebrali mnie, ale i zaopatrzyli w legitymację służbową. Tak, ocalili mnie nasi lotnicy, nigdy im tego nie zapomnę..."

W Szkocji artystka wstąpiła do Ochotniczej Służby Kobiet i sklasyfikowana została jako „War Correspondent" (Korespondent wojenny). Dwie wystawy z Edynburgu, album Dywizji Pancernej (rzadkość w Polsce), mnóstwo rysunków o tematyce lotniczej — oto plon pobytu wśród naszych oddziałów.

Po zakończeniu wojny Jadwiga Walker wróciła do kraju i zamieszkała w warszawskiej „dzielnicy artystów" — na Saskiej Kępie. W roku 1947 w Muzeum Narodowym widzieliśmy jej wystawę prac o tematyce wojskowej i lotniczej. Przez pewien czas rysowała też różne formacje Wojska Ludowego. Po pewnym czasie praca ta została zupełnie uniemożliwiona.

Obecnie artystka — po otrzymaniu odpowiedniego zezwolenia — zamierza znów wrócić do swego ulubionego rodzaju malarstwa: reportażu rysunkowego z życia wojska i lotnictwa sportowego.

J. KĘDZ.

Porucznik J. Hryncewicz.

Kapitan Jasnorzewski przy „link-trenerze".

RYSUNKI
z teki
JADWIGI WALKER

Oficer lotnictwa J. Wiszniewski.

Angielska „driverka" (kierowca) w polskim dywizjonie.

Podpułkownik lotnictwa.

„Wellington" na lotnisku.

LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

Początkowo szło wszystko nienajgorzej. W ciągu czerwca i lipca polskie załogi wytropiły i obłożyły bombami głębinowymi sześć łodzi podwodnych. Potem jednak przyszły trudne dni. Niemcy zaczęli osłaniać łodzie „parasolem lotniczym".

Jednocześnie z dnia na dzień rozszerzał się zakres obowiązków dywizjonu. Do patrolowania morza i niszczenia łodzi podwodnych doszło eskortowanie jednostek morskich oraz nocne wyprawy bombardujące, skierowane przeciwko bazom łodzi podwodnych u brzegów Francji. Sprzęt zaś zaczął „wysiadać". Sterane intensywną służbą „Wellingtony" dochodziły swoich dni, co było przyczyną wielu przykrych niespodzianek.

Jeżeli w tym czasie straty Dywizjonu nie przekraczały przeciętnych, należało to zawdzięczać walorom naszych lotników. Byli oni wszyscy prawdziwymi wilkami powietrznymi, mającymi za sobą setki godzin lotu, trzyletnią służbę bojową i dziesiątki wypraw. Wyrobiło to w nich wspaniałe opanowanie samolotu, szybkość reakcji, zdolność do błyskawicznego wyboru jednej z wielu alternatyw, spostrzegawczość, odwagę, pewność działania i wolę zwycięstwa czyli zespół umiejętności i odruchów, składających się na to co nazywamy instynktem walki. Temu instynktowi zawdzięczali, że niejednokrotnie wychodzili cało z najtrudniejszych opresji.

Oto na przykład kpt. pil. Ladro, przedwojenny instruktor pilotażu, który po raz pierwszy został zestrzelony jeszcze w kampanii wrześniowej, wodował w październiku 1942 roku w drodze powrotnej z wyprawy nad Niemcy. Zawdzięczając swym umiejętnościom, opanowaniu i dyscyplinie, jaką umiał wpoić w swoich podkomendnych, zdołał umieścić całą załogę w łódce. Następnie po wyczerpaniu rakiet sygnalizacyjnych, gdy łódź była odpychana przeciwnym wiatrem od brzegów Anglii, sprowadził pomoc nadając sygnały świetlne puszką od konserw. Albo por. pil. S. Krawczyk, który powracając z nocnej wyprawy na postrzelonym „Wellingtonie" i widząc, że oba silniki odmawiają posłuszeństwa, kazał załodze przygotować się do skoku. Samolot znajdował się w tym czasie jeszcze nad Francją. Radiotelegrafista zameldował, że nie posiada spadochronu, gdyż zostawił go w bazie. Por. Krawczyk wręczył mu wówczas swój spadochron i dał rozkaz opuszczenia samolotu.

Sam oczywiście nie skoczył. Pozostał w samolocie z martwymi silnikami, ranny, w ciemnościach, nad nieprzyjacielskim terytorium. Jak zdołał wyjądować w warunkach, które według wszelkich przewidywań powinny były skończyć się katastrofą, jak zdołał uniknąć niewoli i jakim cudem dostał się po sześciu tygodniach wędrówki do Anglii, aby zameldować się w swoim dywizjonie, nie jest w szczegółach znane. Por. Krawczyk nie był gadatliwy. Gdy udekorowano go Krzyżem Virtuti Militari, zwierzał się potem, że nie wie za co go dostał.

Bilans za czas od maja do końca roku zamknięto dobrymi wynikami. Dywizjon wykonał 549 startów, zrzucił 78 100 funtów bomb i zaatakował skutecznie 9 łodzi podwodnych, nie licząc innych zadań jak — eskortowanie statków i konwojów, bombardowanie portów i akcji ratowniczych. Straty wyniosły 24 ludzi.

Wiosną 1943 roku Dowództwo Obrony Wybrzeża postanowiło przenieść Dywizjon 304 do operacji nowego typu. Przy tej okazji otrzymał on depeszę od dowódcy grupy:

„Chcę wam po prostu powiedzieć jak bardzo żałuję, że tracę 304 Dywizjon. Od pierwszej chwili przybycia podjęliście swoje obowiązki z taką gorliwością i entuzjazmem, że zdobyliście sobie z miejsca wielkie uznanie i staliście się wielką pomocą dla mnie i dla mojego sztabu.

Głęboko odczuwam rozstanie się z tak dobrą jednostką, a miarą wielkości strat, jakie grupa ponosi, są osiągnięcia Dywizjonu w akcji przeciwko łodziom podwodnym w ciągu całego roku. Obecnie jesteście potrzebni do innych zadań. Może nowe obowiązki dadzą wam jeszcze więcej zadowolenia. Jestem pewien, że utrzymacie zasłużoną opinię o swoim dywizjonie i że jeszcze jeden raz zalęziecie szkopom za skórę".

Z dniem 1 kwietnia Dywizjon znalazł się na nowej stacji w miejscowości Docking. Otrzymał tam dawno oczekiwany nowy sprzęt — „Wellingtony X", wyposażone w silniki dużo większej mocy, niż poprzednie (Bristol Hercules — 1 650 KM). Ale w ślad za tym przyszła zaskakująca nowina: Dywizjon miał przejść odpowiednie przeszkolenie, a nowym jego zadaniem miało być torpedowanie okrętów.

Była to pomyłona koncepcja jakiegoś teoretyka z Air Ministry [1]), która skazywała Dywizjon na zagładę. „Wellingtony" nie były bowiem przystosowane do tego rodzaju akcji. Początkowo uważano więc, że rozkaz jest jakąś pomyłką, ale gdy dnie mijały, a odwołanie nie nadchodziło, pogodzono się z losem i zaczęto usilnie trenować. Dopiero po dwóch miesiącach Air Ministry przekonało się, że wydało bezsensowny rozkaz i odwołało go — ku szczeremu zadowoleniu Dywizjonu. Opuścił on więc Docking i powrócił do 19 Grupy do dawnej roboty.

W czerwcu 1943 roku Niemcy zastosowali nową taktykę. Zwiększyli znacznie na łodziach podwodnych siłę ognia broni przeciwlotniczej i nakazali załogom łodzi przyjmować walkę z samolotami na powierzchni wody. Łodzie operowały teraz całymi eskadrami, co jeszcze bardziej zwiększało intensywność ich ognia. Jednocześnie Luftwaffe zwiększyła ilość i wielkość swych patroli, polujących na samoloty brytyjskie. W rezultacie walka stała się jeszcze bardziej krwawa.

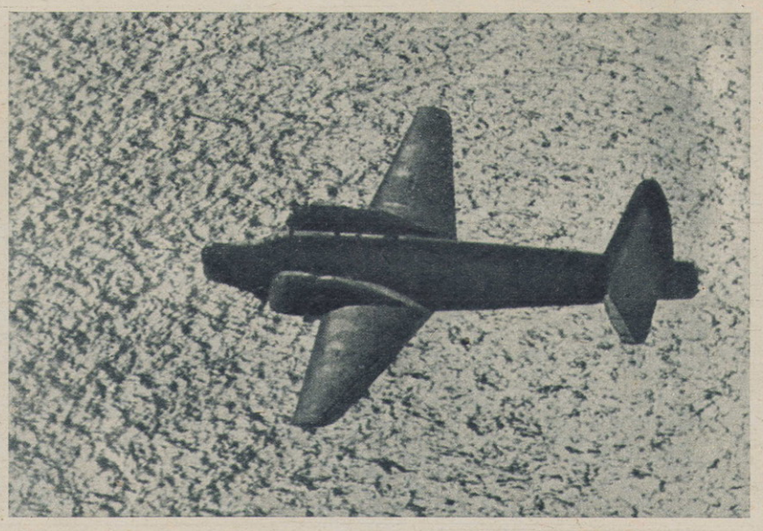
Ale Dywizjon 304 wszedł do akcji w wyjątkowo dobrej formie. Dwumiesięczny trening w torpedowaniu podniósł jego sprawność na najwyższy poziom. Ataki przeprowadzano teraz z wysokości 50 stóp od poziomu morza i niżej.

Nowe lotnisko mieściło się w Davidston Moor. Tam Dywizjon otrzymał urządzenia radarowe, dostosowane specjalnie do wykrywania łodzi podwodnych. Na kadłubie widoczne były pręty anteny radarowej. Z tego powodu nowe „Wellingtony ochrzczono mianem „choinek".

W lecie 1943 roku wyrzucono Niemców z Afryki. Znaczne siły hitlerowskiego lotnictwa afrykańskiego przerzucono do Europy. W pierwszym rzędzie wzmocniono nimi lotniska rozlokowane wzdłuż francuskiego wybrzeża. Powietrze nad tamtejszymi wodami zaroiło się od samolotów Luftwaffe, a Zatoka Biskajska stała się terenem najbardziej zaciętych i bezlitosnych zmagań.

Wówczas też rozpoczął się najgorszy okres dla Dywizjonu. Ciężkie, latające w pojedynkę „Wellingtony" raz w raz natrafiały na formacje zwinnych myśliwców niemieckich. W spotkaniach tych „Wellingtony" nie miały żadnych szans. Zanim zaalarmowane myśliwce brytyjskie czy polskie mogły przybyć z pomocą, walka była skończona: „Wellington" wraz z całą załogą przepadał w głębiach oceanu, a ostatnim znakiem życia był sygnał SOS przyjęty przez bazę. W Dywizjonie zapanowało przygnębienie.

Ale walki nie można było przerwać. Przeciwnie, sytuacja wymagała najwyższego wysiłku. Bitwa o Atlantyk osiągnęła swój punkt kulminacyjny, kiedy to — jak w każdej bitwie — ważą się szale zwycięstwa, a przypada ono tej stronie, która zdobędzie się na większą wytrwałość. Zwiększono więc ilość startów, a siły Lotnictwa Obrony Wybrzeża wzmocniono nowymi jednostkami. Pomimo to Niemcy zdawali się być niezmordowani.



„Wellington" z dywizjonu 300 powraca nad morzem z minowania portu.

Gdy w początkach września do sali jadalnej Dywizjonu wpadł podczas śniadania oficer służbowy i zawołał, że „Wellington" „M jak Mary" nadał sygnał SOS, wszystkie twarze zmartwiały. Jeszcze jeden... I nagle, w pół godziny później, nadeszła dalsza wiadomość, z której wynikało, że M-304 [2]) zdołał wyrwać się z opresji i mocno uszkodzony znajduje się w drodze do bazy.

Jeden z oficerów z 304 Dywizjonu tak opowiada o tym powrocie:

„Gdy „Wellington" nadleciał i zaczął krążyć nad lotniskiem, sanitarka i samochód pożarowy stały już w gotowości z zapuszczonymi silnikami. Widok samolotu zapowiadał trudne lądowanie. Na pół połamane podwozie i otwarte drzwi komory bombowej zwisały bezwładnie.

Ostrożnie, zniżając się powoli, samolot zaczął podchodzić do lądowania. Z betonowego wybiegu zerwało się stado mew przestraszone widokiem zbliżającego się smoka. Przy końcu lotniska silniki „Wellingtona" znowu mocniej zagrały i wielki ptak, przeleciawszy nad betonem, skierował się nad błotnistą łąkę, leżącą opodal.

Ciężka maszyna, błyszcząca srebrem w porannym słońcu, dotknęła wreszcie ziemi i zaczęła orać w podmokłym gruncie. Fontanny wody i czarnego błota trysnęły spod kadłuba. Śmigła, uderzywszy o ziemię, rozprysły się na kawałki.

Kto tylko był na lotnisku, biegł za lądującym samolotem. Mechanicy w swoich gumowych butach, zapadając do pół łydki w bagnie, dopadli doń pierwsi. W otworze po rozbitej kopule astronawigacyjnej stał pilot. „Żyjemy, a szkopy mogą nas pocałować w d...ę" — wyjaśnił zwięźle sytuację".

Telefony dowództwa dzwoniły bezustanku. „M jak Mary" był pierwszym od dłuższego czasu samolotem, który powrócił do bazy po spotkaniu z niemieckimi myśliwcami. Podczas, gdy opatrywano rannego nawigatora, reszta załogi opowiadała przebieg spotkania.

Po całej nocy spędzonej na patrolowaniu znajdowali się w drodze do bazy. Dzień z trudem przebijał się przez chmury. Nawigator podał pilotowi nowy kurs i rozejrzawszy się z kopuły astronawigacyjnej powiedział do strzelców: „Uważać chłopaki, bo tutaj może się coś przytrafić". Odległość od bazy wynosiła w tej chwili 230 mil.

Samolot przelatywał właśnie pomiędzy dwoma cumulusami, gdy nagle z boku dostał ostrą salwę z działek i z kaemów. Pilot natychmiast skręcił w lewo i w dół, ale ogień niewidocznego nieprzyjaciela raził ich raz za razem. „Wellington" dopadł najbliższego obłoku. Przez chwilę trwała cisza, ale gdy tylko wyszedł z chmury, znów przywitała go salwa. Jednocześnie niemiecka maszyna wychyliła się z obłoków. Nasi strzelcy plunęli ogniem. „Junkers" wyjąc i dymiąc poleciał w dół i wyrżnął o fale.

Drugi hitlerowiec atakował z prawej strony, trzeci z tyłu, a jeszcze jeden z przodu. Strzelcy „Wellingtona" przywarli do swoich „Vickersów" i trzaskali serię za serią. Tamci nadiatywali koncentrycznie, strzelając bez przerwy. Jeden z pacisków z działka zerwał kopułę astronawigacyjną „Wellingtona", ale w tej samej chwili drugi „Junkers", cały w płomieniach, rozbił się o fale. Nasze kaemy trzaskały. Salwa i unik... Salwa i unik... Coraz ostrzejsze i coraz bardziej ryzykowne uniki. Nareszcie warstwa chmur. Wpadli w szare kłęby obłoków. Niemcy stracili ich z oczu.

Podczas całej walki, która trwała zaledwie kilkanaście minut, nikt nie wymówił ani jednego słowa, tylko radiotelegrafista nadał SOS do bazy.

Mocno potłuczony „Wellington" wziął powrotny kurs. Niósł w sobie 116 dziur od granatów i pocisków z kaemów. Przednia wieżyczka była postrzelana i unieruchomiona, kopuła astro zerwana, przyrządy pokładowe potłuczone, mechanizm podwozia nieczynny, amortyzatory uszkodzone. To właśnie było przyczyną, że pilot zdając sobie sprawę, iż będzie lądować na brzuchu, wybrał miękką łąkę, a nie twardy beton, który mógł spowodować iskrę i — pożar.

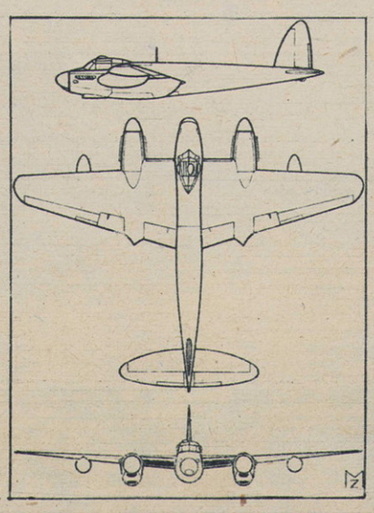
(d.c.n.)

---

[1]) Ministerstwo Lotnictwa.

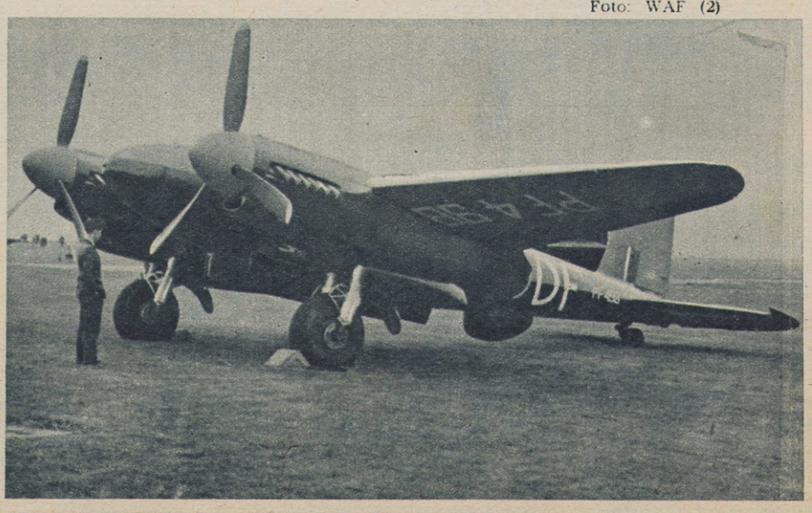
[2]) Samolot, oznaczony literą M z 304 Dywizjonu.

Mosquito-XIII



Samolot bombowy „Mosquito" (Moskit)

Foto: WAF (2)



SAAB J-35 „DRAKEN" ● SZWECJA

25 października 1955 r. odbyło się w Szwecji oblatanie nowego prototypu zakładów SAAB, samolotu J-35 „Draken". W rok potem podano do publicznej wiadomości, że samolot przekazano do produkcji seryjnej. Szwedzkie lotnictwo stanęło na progu ery prędkości naddźwiękowych. Już w 1949 r. szwedzki przemysł lotniczy otrzymał zadanie opracowania myśliwca do zwalczania nieprzyjacielskich bombowców lecących szybciej niż dźwięk. Zadanie było trudne, toteż przystąpiono do jego rozwiązania w sposób ostrożny i systematyczny. Zbudowanie prototypu poprzedziły próby na modelach na uwięzi (!), dmuchania tunelowe oraz seria prób w locie samolotu doświadczalnego SAAB-210, stanowiącego zmniejszoną, ale dość wierną kopię przyszłego samolotu.

J-35 „Draken" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym średniopłatem o układzie tzw. „podwójnej delty". Ten kształt skrzydeł jest właśnie charakterystyczną cechą nowego samolotu, jak dotąd jedynego na świecie w tym układzie. Zaleta „podwójnej delty" polega prawdopodobnie na rozwiązaniu zagadnienia wędrówki środka parcia w całym zakresie prędkości.

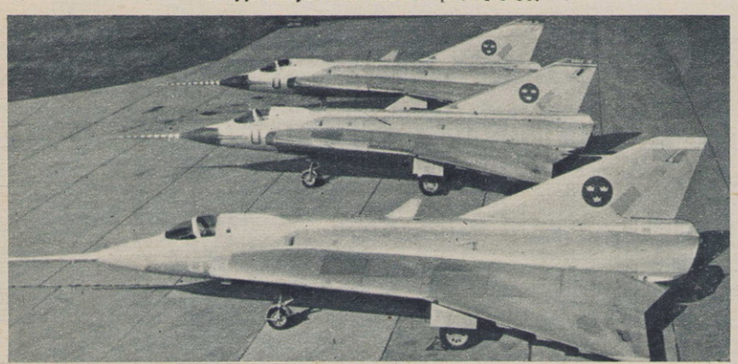
Płat składa się z części przykadłubowych o bardzo dużym skosie oraz części skrajnych o mniejszym skosie, ale za to o bardzo małej procentowości profilu. Na dolnej powierzchni skrajnych części skrzydeł umieszczono po trzy kierownice strug. Na krawędzi spływu znajduje się ster wysokości i lotki.

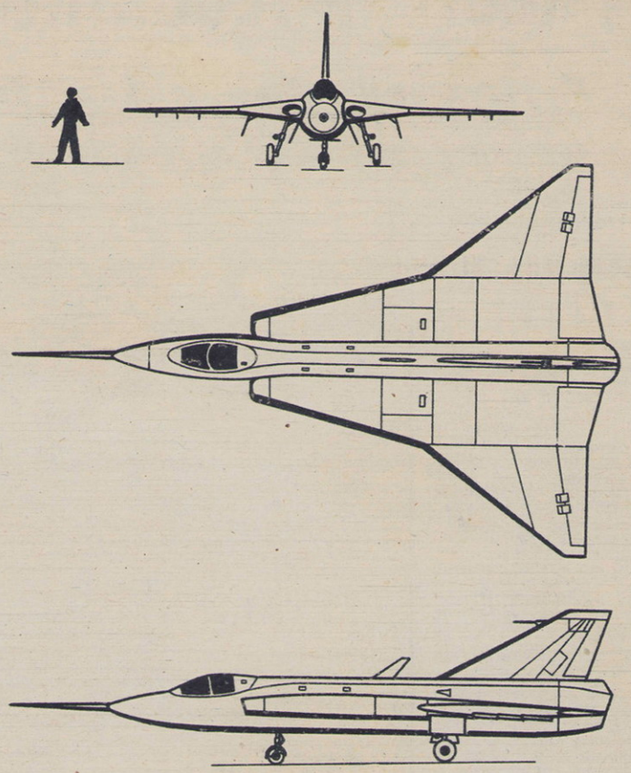
Kadłub o prawie stałym przekroju na całej długości. Kabina ciśnieniowa umieszczona nad zaostrzonym dziobem kadłuba jest wyposażona w wyrzucany fotel pilota.

Podwozie trójkołowe; przy wciąganiu w skrzydła amortyzatory podwozia głównego skracają się o całą długość skoku.

Silnik Rolls Royce „Avon" RA 7-R o ciągu 3 500 kG (4 300 kG z dopalaczem) budowany w Szwecji z licencji angielskiej. Wloty do silnika u nasady płatów. Intergralne zbiorniki paliwa w skrzydłach. Samolot odznacza się dużą prędkością wznoszenia oraz krótkim startem i lądowaniem. Brak bliższych danych. (JS)

Seryjne myśliwce naddźwiękowe J-35.





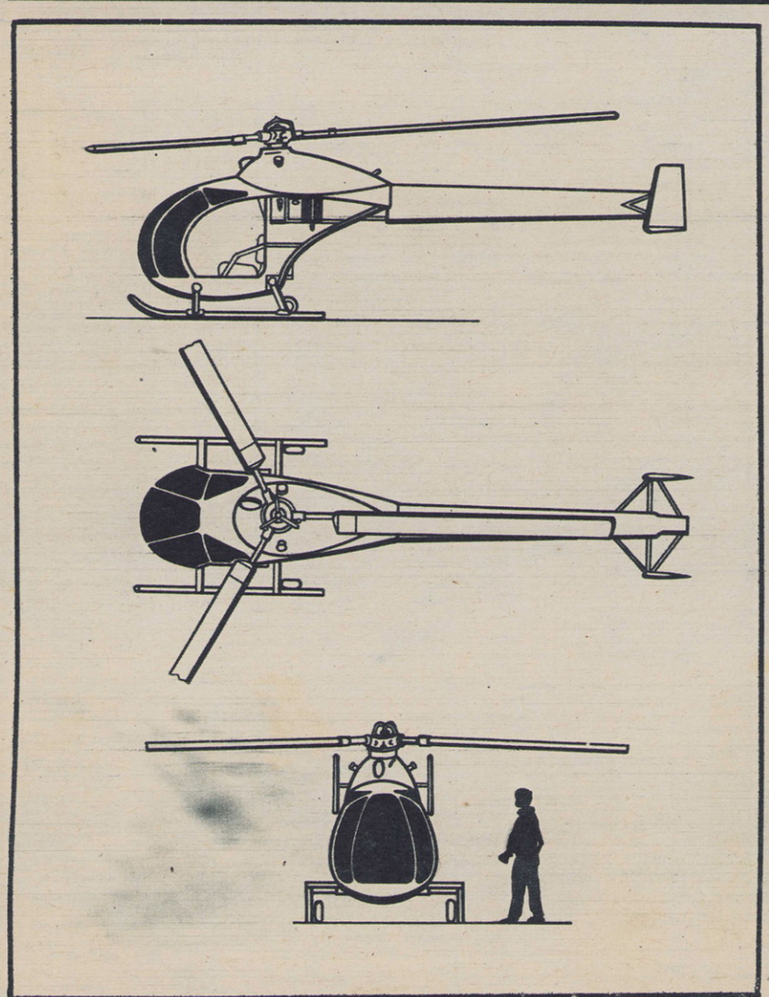
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,7 m. Długość — 12,0 m.

Ciężary: Ciężar w locie — 8.000 — 9 000 kG.

Osiągi: Prędkość max. — Ma = 1,5.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AEROTECNICA AC-13 ● HISZPANIA

FRANCUSKI konstruktor lotniczy Jean Cantinieau opracował swój pierwszy śmigłowiec w latach 1950—52. Śmigłowiec ten zbudowany przez firmę Matra nosił oznaczenie MC-101. Wkrótce potem Cantinieau przeniósł się do Hiszpanii, gdzie dokończył prace nad śmigłowcem nazwanym AC-11. Później powstał ulepszony AC-12 z silnikiem tłokowym o większej mocy (Lycoming 135 KM w miejsce Hirth 105 KM), umieszczonym jak poprzednio nad kabiną. Najnowszą wersją jest śmigłowiec AC-13 wyposażony w turbinę gazową. Zbudowano dwa prototypy: jeden w Hiszpanii, drugi we Francji pod nazwą Nord 1750.

AC-13 jest śmigłowcem jednowirnikowym o układzie klasycznym.

Trzypłatowy wirnik nośny osadzony jest w głowicy przegubowo, co jest charakterystyczną cechą wszystkich konstrukcji Cantinieau. Łopaty o stałym profilu są konstrukcji metalowej z wypełniaczem z plankowej masy plastycznej. Pokrycie przyklejone.

Załoga 2 lub 3-osobowa mieści się na wspólnej poprzecznej kanapie. Za kabiną w obudowie o przekroju trójkątnym zabudowany jest silnik.

Podwozie saniowe z rur duralowych i stalowych. Kółka wychylane do transportu.

Silnik turbinowy Turboméca „Artouste I" o mocy 260 KM napędza wirnik za pośrednictwem przekładni redukcyjnej o przełożeniu około 14. Gazy wylotowe z turbiny uchodzą przez belkę ogonową, na której końcu zabudowany jest wychylany mankiet, sterowany pedałami z kabiny pilota i wywołujący zmianę kierunku wypływu gazów. Urządzenie to służy zarówno do zrównoważenia momentu oporowego wirnika nośnego jak i do sterowania kierunku.

Zbiorniki paliwa znajdują się obok przekładni redukcyjnej nad kabiną. (J. S.)

Śmigłowiec AC-13 A w locie.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika — 9.038 m. Długość kadłuba — 7.50 m. Pow. tarczy wirnika — 64,4 m².

Ciężary: Ciężar własny — 575 kG. Ciężar w locie — 530 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 140 km/h. Prędkość przelotowa — 124 km/h. Prędkość wznoszenia pionowego — 1,5 m/sek. Prędkość wznoszenia skośnego — 4,6 m/sek. Prędkość opadania w autorotacji — 6,9 m/sek. Pułap dynamiczny — 6 065 m. Czas lotu — 1 h.

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu 4

DRODZY MIŁOŚNICY LOTNICTWA

Dziękujemy serdecznie za wszystkie Wasze listy, które masowo zaczęły napływać do KML-u z chwilą jego otwarcia na łamach „Skrzydlatej". Wszyscy przyjęli zgodnie z zadowoleniem powstanie tego Klubu, uważając jego działalność za rzecz wielce potrzebną i bardzo pożyteczną. Każdego dnia listonosz przynosi teraz do naszej redakcji dziesiątki listów skierowanych do Klubu Miłośników Lotnictwa, w których jest mnóstwo pytań, projektów i bardzo dużo Waszego entuzjazmu dla lotnictwa. Zaproszeni przez nas do pracy w Klubie wybitni specjaliści lotnictwa rozpoczęli już pracę i przygotowują odpowiedzi na stawiane Klubowi pytania, które stopniowo zamieszczać będziemy w Waszym magazynie KML, uzbrójcie się więc tylko w trochę cierpliwości. A tymczasem...

Pozwólcie, że przedstawimy Wam inicjatora naszego Klubu. Jest nim **Tadeusz Tęczyński** z Wałcza, którego życiową pasją są książki lotnicze. Uwielbia szczególnie Meissnera. Jego też **wpisujemy jako pierwszego na listę członków Klubu Miłośników Lotnictwa**, której druk rozpoczynamy w tym numerze.

●

UWAGA, KML-owcy zarejestrowani na naszej liście! Zapamiętajcie swoje numery członkowskie, gdyż będą brały one udział w stałym losowaniu różnych niespodzianek, które dla Was przygotowujemy.

●

Jeżeli chcesz brać udział w losowaniu:
— bezpłatnych przelotów na samolocie i szybowcu,
— najnowszych książek lotniczych,
— fotosów samolotów krajowych i zagranicznych,

nadeślij natychmiast swe zgłoszenie do Klubu Miłośników Lotnictwa podając imię i nazwisko, dokładny adres oraz swe zainteresowania lotnicze. Pytania i życzenia do KML piszcie na oddzielnych kartkach, przez co ułatwicie nam pracę w udzieleniu szybkiej odpowiedzi na postawione pytanie.

Nasz adres brzmi:
Redakcja
„Skrzydlatej Polski"
Klub Miłośników Lotnictwa
WARSZAWA 12
ul. Kazimierzowska 52

Zatem do spotkania za tydzień.

„ALTAIR"

NA ekranie

W ubiegłym roku wszedł na ekrany kin włoskich barwny film fabularny pod tytułem „Altair" (nazwa gwiazdy w konstelacji Aquila). Treścią filmu jest rywalizacja poszczególnych grup słuchaczy Włoskiej Akademii Lotniczej. Obraz obfituje w piękne zdjęcia lotnicze, nie brak w nim dreszczyków emocji, jest oczywiście miłość i sporo brawury. Dobra obsada aktorów — Morisa Borroni, Antonella Lualdi, Franco Interlenghi, Jack Sernas, Claude Laydu i Carlo Croccolo przyczyniła się do tego, że widz opuszcza z zadowoleniem salę kinową. Powyżej i poniżej zdjęcia z filmu „Altair".

Między nami KaeMeLowcami

Zofia Dudzisz z Olsztyna zapytuje czy organ przeznaczony dla członków KML będzie osobnym czasopismem, czy też wszelkie tematy dotyczące Klubu będą w ramach czasopisma „Skrzydlata Polska". Osobiście wolałaby ona, aby organ ten był osobnym czasopismem.

Uważamy, że jest to wcale niepotrzebne, gdyż sama „Skrzydlata" jest w zasadzie prawie w całości pismem wszystkich miłośników lotnictwa. Oprócz organu KML, który będzie stale zamieszczany na stronie 16, na pozostałych stronach znajdziecie bardzo często w postaci różnych artykułów i notatek odpowiedzi na pytania nadsyłane do KML.

Dla członków Klubu i na ich życzenie zamieszczamy przecież stały cykl „Lotnictwo polskie na frontach II wojny światowej", konstrukcje zagraniczne czy akrobację lotniczą. Na Wasze też życzenie rozpoczęliśmy druk historii polskich dywizjonów na Zachodzie. Dla Was również rozpoczynamy w tym numerze na stronie następnej druk obszernych fragmentów wspomnień „Człowieka-ptaka" — słynnego francuskiego skoczka spadochronowego Leo Valentina. Sam organ KML zamknięty na jednej tylko stronie nie mógłby na pewno pomieścić wszystkich tematów z poszczególnych interesujących Was dziedzin. Ta kolumna przeznaczona jest w zasadzie tylko na krótkie odpowiedzi i wiadomości, zagadnienia organizacyjne Klubu, rozrywki i konkursy.

Zofia Abrahamowicz z Mszany Dolnej k/Rabki zapytuje: „Interesuje nas bardzo jakie będą formy owej działalności Klubu". Na pewno takie, jakie sami członkowie KML sobie wspólnie wypracują.

Ludwik Friedman z Łodzi proponuje np. w swym liście: „aby członków Klubu podzielić na grupy oznaczone kryptonimami np. I — „Jaskółka", II — „Sokoły", III — „Orły" itp. Poza tym każdy członek KML, zaliczony do odpowiedniej grupy — proponuje kol. Friedman — winien zdać egzamin z kilku (np. 10) pytań o różnym stopniu trudności, dla poszczególnych grup". Napiszcie nam co o tym sądzicie? Wszelkie pomysły dotyczące form działalności Klubu Miłośników Lotnictwa należą bowiem do członków KML.

Dlatego też wydaje się nam, że **Andrzej Śmigielski** z Olsztyna nie będzie miał trudności w stworzeniu KML-u wśród swoich chłopców, o czym Wam na pewno napiszę później.

JKA

Projekt znaczka KML nadesłany do oceny Czytelników przez Ludwika Friedmana — Łódź.

PIERWSI CZŁONKOWIE KML

1. **Tadeusz Tęczyński** (książki lotnicze) * — Wałcz 3.
2. **Michał Ratajski** (filatelistyka i konstrukcje samolotów). Szczecin, ul. Małkowskiego 3 m 8.
3. **Aleksander Dutka** (modelarstwo) — Prudnik, ul. Sienkiewicza 11.
4. **Andrzej Kalinowski** (filatelistyka) — Toruń, ul. Polna 11.
5. **Wojciech Dorociński** (konstrukcje samolotów) — Tczew, ul. Wojska Polskiego 7—2.
6. **Jerzy Retke** (samoloty komunikacyjne) — Warszawa 44, ul. Grochowska 96 m. 16.
7. **Tadeusz Pawełek** — Żywiec, Góra Bułgarowska 29.
8. **Krzysztof Wagner** — Żyrardów, ul. 1 Maja 5 m 5.
9. **Stanisław Hoffmann** — Września, ul. Legii Wrzesińskiej 5.
10. **Andrzej Śmigielski** — Olsztyn, ul. Żeromskiego 2 m 5.

*) W nawiasach — rodzaj zainteresowań danego członka.

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SZYBOWCÓW

Pomiędzy tych, którzy do 28 maja br. odpowiedzą listownie jaki to typ szybowca, rozlosujemy 5 zdjęć tego szybowca w form. 13 x 18 cm.

Historia LOTNICTWA

W ODCINKACH 4

15.XI.1782 r. — Pierwszy wzlot małego balonu, wypełnionego ciepłym powietrzem, wypuszczonego przez Józefa Montgolfiera w Awinionie (Francja).

4.VI.1783 r. — Pierwszy publiczny wzlot balonu, napełnionego ciepłym powietrzem, wypuszczonego przez braci Józefa i Stefana Montgolfierów w Annonay (Francja).

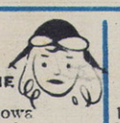
27.VIII.1783 r. — Pierwszy wzlot balonu, napełnionego wodorem, wypuszczonego w Paryżu przez prof. Charlesa i braci Robertów.

19.IX.1783 r. — Pierwszy wzlot balonu (typu Montgolfiera) z istotami żyjącymi (baran, kogut i kaczka) w Wersalu.

15.X.1783 r. — Pierwszy wzlot na balonie człowieka. Pilatre de Rozier wznosi się w Paryżu w gondoli Montgolfiera na uwięzi.

MÓWIMY POPRAWNIE

WŁAŚCIWIE
kabina ciśnieniowa
przyspieszeniomierz
busola
izolacja cieplna
przewody giętkie
kaseta akumulatora (pudło a.)
bezpiecznik topikowy
sworzeń
nadajnik przyrządu (przekaźnik)
butla tlenowa



NIEWŁAŚCIWIE
k. nadciśnieniowa
k. z nadciśnieniem
kompas

ŹLE
kabina hermetyczna
k. szczelna
akselerometr
ociepienie
węże, petrofleksy
zbiornik akumulatora
b. topliwy
bolec
dajnik przyrządu
rezerwuar z tlenem

ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

człowiek PTAK

LEO VALENTIN

(1)

Przełożył: ZBIGNIEW STOLAREK

Rozpoczynamy druk obszernych fragmentów wspomnień słynnego skoczka francuskiego, człowieka-ptaka, Leo Valentin'a. Książka ta, wydana w Paryżu pod tytułem „Homme-oiseau", ukaże się pod koniec b. roku nakładem Wydawnictwa „Iskry", w przekładzie dokonanym z języka francuskiego przez Zbigniewa Stolarka.

REDAKCJA

DRZWI ŚWIATŁA

— Valentin, gotów?

Samolot pomrukuje łagodnie, przemierzając niebo nad miejscowością Baraki. Pogoda jest piękna. Upał. Wszystko wibruje: przegrzane powietrze, samolot, ja. Krew mi tłucze o skronie. W uszach szum... Trzeba być skończonym idiotą, żeby się puszczać na taką historię.

— Valentin, gotów?

Nie ruszając się z miejsca (należałoby to uczynić, ale jestem jak z drewna) potwierdzam gestem, że tak. Czyjaś silna ręka ustawia mnie przed drzwiami. Na zewnątrz — nic tylko jeden strumień światła. Oślepiony, zamykam oczy — otwieram je na płową, pedem umykającą ziemię.

— Skok!

Rozkaz dotarł do mnie jednocześnie z solidnym trzepnięciem w plecy, które rzuciło mnie do przodu. Zwarłem powieki, ręce, nogi — wszystko. Szczęki zacisnąłem aż do bólu. Wtuliwszy głowę w ramiona, spadałem niby kula, skurczony, jakby w nadziei, że tak łatwiej zainkasuję cios. Odczułem go niemal natychmiast — był jednak zupełnie inny niż się spodziewałem: cieszył! Miałem wprawdzie wrażenie, że ktoś mi wyrywa barki ze stawów, ćwiartuje na części, lecz jednocześnie — co za ulga! jakby się wszystko we mnie otwierało: ręce, nogi, usta, oczy, uszy. To życie, Leo! Żyjesz, braciszku! A ten łopot tkaniny nad tobą, to jakby cię przyjaciel poklepywał serdecznie po ramieniu! Wygrałeś, chłopie kochany! Możesz teraz wrzeszczeć, możesz śpiewać!...

Tylko oddychałem — i to było wspaniałe! Wczepiony dłońmi w linki (żeby nie spaść?) patrzyłem jak nade mną, w górze, kołysze się łagodnie wielka biała kopuła na błękitnym niebie. Jakże piękna! Potem spojrzałem po sobie: to ja, na pewno ja, cały! Niczym dzieciak miałem ochotę krzyczeć — z radości, że żyję. A potem zdałem sobie sprawę z ciszy. Po hałasie, jaki sprawiał samolot, cisza była teraz absolutna i niewiarygodna; niebieska i biała cisza, która nigdy nie ustanie. W dole: ziemia. Cała żółta od słońca i — można by pomyśleć — nieruchoma: sprawiała wrażenie, że się wcale do mnie nie zbliża. Zawieszony pośród nieba, trwałem szczęśliwy, spokojny... w żywiole, którego niezwykłymi właściwościami rozkoszowałem się. Był płynny, nieuchwytny, nie stawiał oporu: po raz pierwszy go dostrzegałem, właśnie tutaj, gdzie tak wspaniale będę żył w zapierającej dech swobodzie. Mój żywioł! Nagle wszystko poszarzało: to ziemia pędziła z zawrotną szybkością, by mnie pochłonąć. Gorączkowo wczepiłem się w linki, przeświadczony, że czasza już mnie nie podtrzymuje, że spadam z zamkniętym spadochronem. Nie, nie pora teraz umierać! Jak automat wykonywałem, czego mnie nauczono: nogi złączone i lekko ugięte, stopy ułożone na płask: wylądowałem w jakiejś winnicy, przy głośnym trzasku łamanych pnączy.

Był to mój pierwszy w życiu skok ze spadochronem. Miałem dziewiętnaście lat.

*

Działo się to w roku 1938 r, a mówiąc dokładniej 15 października 1938 roku. W owym czasie spadochroniarstwo we Francji było jak gdyby nieznane. Lotnictwo wojskowe posiadało jedynie dwa ośrodki szkoleniowe: jeden w Reims, a drugi w Baraki, w Algerze: tu i tam setka ludzi pod kierownictwem instruktorów, którzy na swym koncie sami nie mieli więcej niż po dwadzieścia skoków! Więc nic — albo prawie tyle co nic — no i ci chłopcy: istni czaleńcy! Byłem jednym z nich.

Myśl o lataniu opętała mnie już od dawna. Żeby prawdę powiedzieć, zawsze byłem nią opętany: jeszcze jako zupełny dzieciak nieporadnie marzyłem, żeby latać. Z wielkiego ogrodu, pośród którego leżał nasz dom w Epinal, podziwiałem potężny i harmonijny lot jastrzębi i bocianów. Wypatrywałem je ponad drzewami, śledziłem i niemal ślepnąc od blasku patrzyłem jak nikną w niebie. Byłem chłopakiem niesfornym i tylko podczas takich obserwacji długo potrafiłem trwać w zupełnym bezruchu: niemy.

Również w tym okresie zaczęły się pokazywać w wielkiej ilości samoloty. Jeszcze nie miałem wtedy dziesięciu lat, gdy najjaśniejszymi dla mnie godzinami były godziny łazikowania wokół hangarów lotniska w Dogneville, leżącego nieopodal naszego domu. Był to teren niewielki, ale mnie się wydawał olbrzymi — i olbrzymie wydawały mi się samoloty i olbrzymami piloci. Ci ludzie byli bohaterami — więcej: bogami.

Pewnego dnia spadł na pole, blisko nas, samolot. Tłum ludzi rzucił się na miejsce wypadku. Przybiegłem jeden z pierwszych akurat w chwili, gdy z maszyny wydostawał się pilot — wysoki i smukły mężczyzna, a za nim pięciu bladych i dygocących pasażerów. W swym skórzanym kombinezonie, w pilotce i okularach (które zapewne jak najbardziej w porę maskowały jego przestrach) sprawiał wrażenie człowieka nigdy nie tracącego zimnej krwi. W legendarnym tym stroju wydał mi się bohaterem z legendy: to był „rycerz przestworzy"! I nawet jego radość, gdy już doszła do głosu — radość, jakiej sam niejednokrotnie miałem później doświadczyć — wydała mi się niezwykła: to była radość wojownika, zwycięzcy: zwycięzcy nad śmiercią! Stąd już tylko krok, by sobie wyobrazić, że jest niezwyciężony!

Tymczasem moje powołanie — to tak chyba wypada to nazwać — przybierało konkretniejsze kształty. Gdy mniej więcej w szesnastym roku życia ukończyłem szkołę podstawową, zacząłem chodzić na popularne kursy lotnicze, zorganizowane przez pewnego porucznika lotnictwa wojskowego w wogezyjskim klubie lotniczym. Byłem wtedy — kolejno — terminatorem rzeźnickim i terminatorem ślusarskim. Ale (proszę mi darować grę słów) jeden jedyny klucz mnie wówczas interesował: taki, któryby otwierał przede mną lotnisko. Za pewną barierą zaczynała się dla mnie dziedzina, gdzie — nareszcie — mogłem oddychać pełną piersią. Będę latał — byłem teraz tego pewien. Jak do tego dojdzie? Nie miałem jeszcze pojęcia. Lecz czy najprostszy sposób, aby wstąpić do owego „rycerstwa", którego istnienie przeczuwałem, nie jest przypadkiem taki: zaciągnięcie się do lotnictwa? Nie czekając na pobór, zgłosiłem się na ochotnika. Dumny jak młode bocianiątko w czasie swojego pierwszego odlotu, wsiadałem pewnego wiosennego dnia 1938 roku na okręt płynący do Afryki Północnej: nie wątpiłem, że już w kilka miesięcy później wyruszę na podbój nieba.

W „kilka miesięcy później" zostałem w Blida kapralem lotnictwa — ale nie pilotem. Warunkiem rozpoczęcia lotów było ukończenie trzyletniego kursu pilotażu: znaczyło to tyle samo, co żądać ode mnie pilności i cierpliwości — nie czułem się na siłach.

Panujący w Blida skwar słoneczny przytłaczał dziedziniec, na którym zarządzono zbiórkę kompanii. Zjawił się dowódca bazy. Gdy na rozkaz otoczyliśmy go kołem, oznajmił:

— Sztab Główny zawiadamia, że ośrodek w Maison Blanche, w Algerze, poszukuje ochotników na spadochroniarzy.

Ochotników na spadochroniarzy?...

— Czy kto z was chciałby się zapisać? — ciągnął, patrząc uważnie po otaczających go twarzach.

Nie ma wątpliwości: to okazja, żeby się stąd wyrwać, żeby już wkrótce latać a wreszcie, co ja ryzykuję? — pomyślałem.

Nikt się nie ruszył. Gdyby dowódca pytał o ochotników na księżyc, efekt byłby taki sam. Nie sprawiał zresztą wrażenia, żeby go to dziwiło. Z poczucia obowiązku zamierzał jednak ponowić pytanie, gdy — wraz z pewnym kolegą — wystąpiłem z szeregu, stuknąłem obcasami i ryknąłem:

— Kapral Valentin melduje się, panie pułkowniku!

Pułkownik, który akurat odwracał się do mnie tyłem, zrobił raptowny zwrot w moją stronę: z wyrazem zaskoczenia przyglądał mi się przez moment, obejrzał na kapitana i podporucznika, jak gdyby chciał ich wziąć na świadków („Przecież ten chłopak jest stuknięty!"), wreszcie powiedział takim tonem, jakby zrzucał z siebie wszelką odpowiedzialność:

— Dobrze!... Stawicie się u mnie, w kancelarii, kapralu Valentin.

Gdy tylko padł rozkaz „rozejść się", od razu wsiedli na mnie koledzy: wariat, z choinki się urwał, kopnięty w mózg, taki i owaki — dostałem się pod ostrzał wszelkiego kalibru wyrażonek koszarowych. Byłem głuchy na wszystko; w końcu faceci machnęli ręką („Co z nim gadać, ma szmergla!"), pozostawili mnie mojemu własnemu losowi („No, jak ci się uśmiecha samobójstwo!...").

Nie, nie „uśmiechało mi się samobójstwo". Ale pragnąłem latać, wszystko jedno w jaki sposób — a latać, znaczyło to dla mnie tyle, co żyć. Wiedziałem jednak jaką opinię miano wówczas o spadochroniarzach: w hurcie uważano ich za wykolejeńców, w detalu — za straceńców, za byłych legionistów, albo jeszcze gorzej. Dla moich kumpli byłem teraz straceńcem. Pozostawało mi jeszcze pójść do pułkownika.

Pułkownik był wściekły. Mało brakowało, by mnie spytał, czy nie strugam z niego wariata. Taki kawał mu zrobić! Nie: ani trochę nie był zadowolony ojczulek pułku, że wysiedział takie kaczątko.

— Czy zastanowiliście się należycie? Wasza decyzja jest ostateczna? No dobrze... dobrze.

Bębnił nożem do rozcinania książek po krawędzi biurka. Nie spuszczał ze mnie oczu, mierzył spojrzeniem pełnym urazy.

— A czy wy wiecie, co na was tam czeka w Maison-Blanche? — spytał.

Kapral Valentin musiał przyznać, że nie ma pojęcia, co na niego czeka w Maison-Blanche. Kapral Valentin wolałby się znajdować jak najdalej stąd, wolałby nawet przetaczać kamienie na placu ćwiczeń — tym bardziej, że pułkownik przeciągał milczenie, smakował swoją odpowiedź:

— Pewna skrzyneczka, kapralu Valentin... Należąca do ekwipunku.

Podniósł się, obszedł biurko, stanął przede mną.

— A wiecie, na co ta skrzyneczka jest przeznaczona?

Nie wiedziałem. Wprawdzie trochę już mi świtało w głowie, ale...

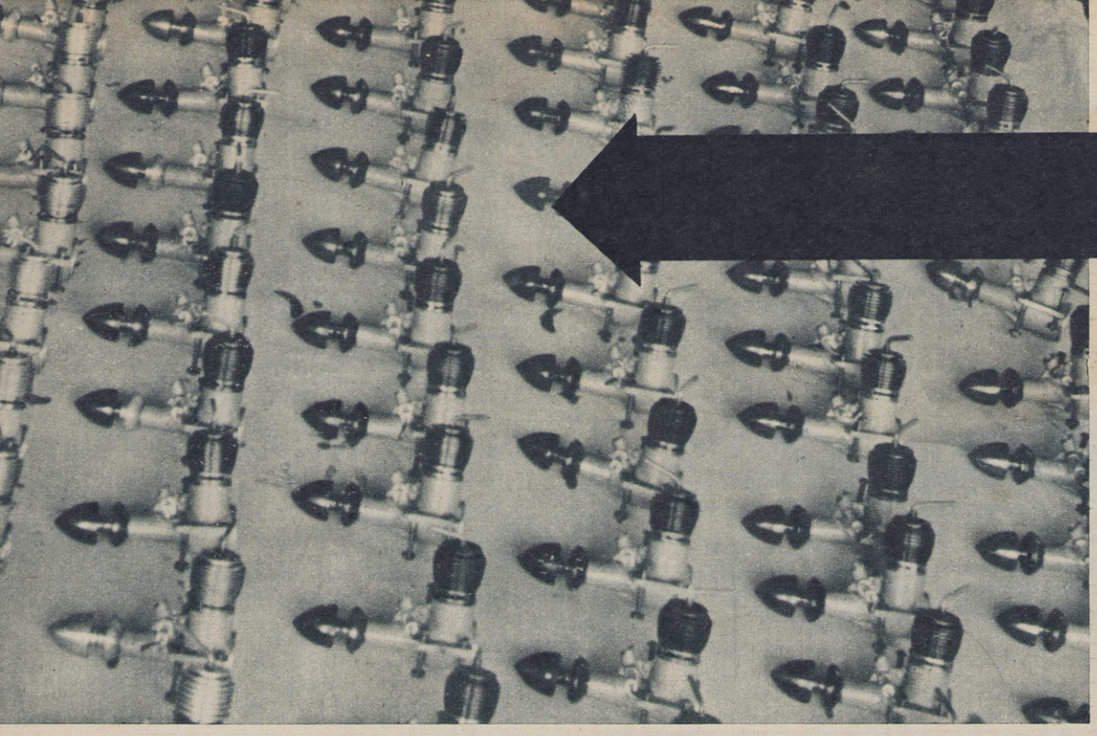
— Na wasze kości, chłoptysiu — dokończył, wybuchając śmiechem. — No, to możecie odejść. I powodzenia!

Wyraziłem mu w myśl życzenie innego rodzaju i znalazłem się na zupełnie pustym o tej porze placu. W słońcu południa plac błyszczał jak lustro. „Lustro na skowronki" — pomyślałem. „Jeśli chodzi o mnie, dziękuję". Ponad dachami ukazał się samolot lecący z bazy. Huczał jak zadowolony z siebie smok. Siedzący w nim człowiek pozdrowił mnie przyjaznym gestem ręki. Chciałem w tym widzieć dobrą wróżbę. Gdy samolot znikł mi z oczu, wiedziałem więc — bo mi o tym powiedziała radość, która całego mnie wypełniła — że znalazłem swoją drogę.

(cdn)

POLSKIE SILNIKI DO

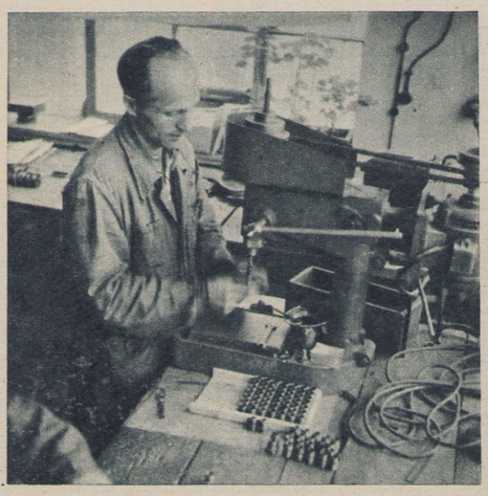
Fotoreportaż własny „Skrz



Silniki „Jaskółka" przygotowane do wysyłki. Ostatnio wprowadzoną inowacją jest estetyczne wykończenie głowic i kołpaków — są one barwione (anodowane) na kolory: czerwony, żółty i zielony.

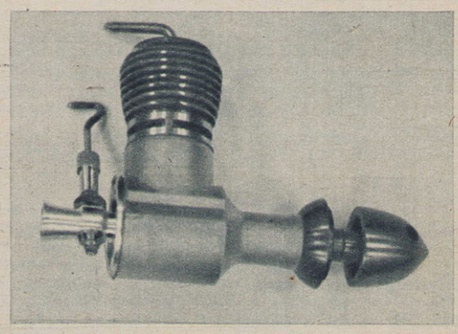
Foto: „SKRZYDLATA POLSKA" — Paweł Elsztein

Konstruktor „Jaskółek" Stanisław Górski (z lewej) i mistrz Wacław Dąbrowski (z prawej) mają powody do zadowolenia — co godzinę schodzi z montażu pięć silników.



Produkcja silników „od kuchni". Tu właśnie odbywa się jeden z najtrudniejszych procesów — docieranie gładzi cylindrów. Przy pracy Józef Bajorek, którego cechami są: precyzja i szybkość.

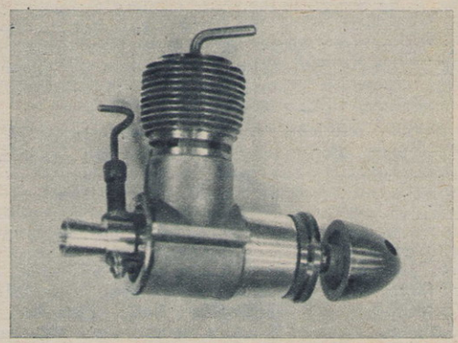
Wał korbowy jest również ważną częścią silnika. Jeśli więc ktoś mógłby mieć pretensję do jego jakości to niech wie, że odpowiedzialną za wykonanie jest Marysia Mikos, którą widzimy przy tokarni.



Silnik „Jaskółka-1", który wszedł do produkcji 15 lutego br. Średnica cylindra 15 mm, skok 14 mm, pojemność 2,48 cm³, 11 500 obr/min, ciężar 135 G, moc 0,22 KM. Łożyska ślizgowe, zasysanie przez zawór sprężysty.

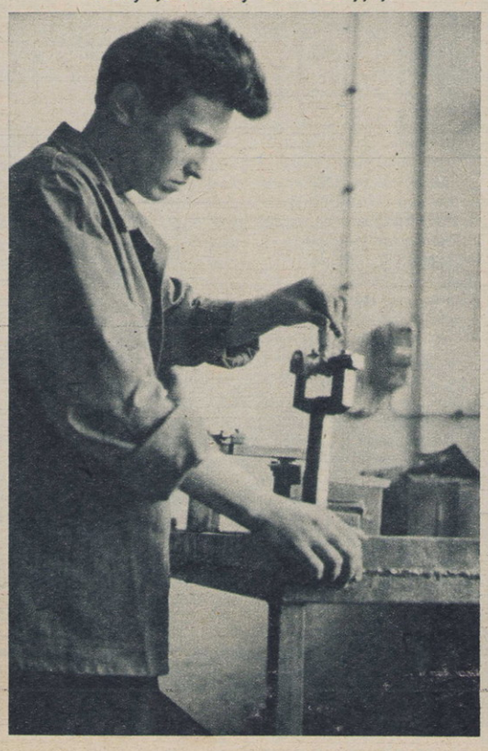
Nic tu się nie ukryje. Wieloletnie doświadczenie kontrolera technicznego Stanisława Migrita jest gwarancją jakości KAŻDEGO wyprodukowanego silnika w WSK-Mielec.

A oto jedna z hamowni, gdzie pod kontrolą Mariana Bartusika (modelarza i pilota samolotowego), sprawdzany jest każdy silnik seryjny.

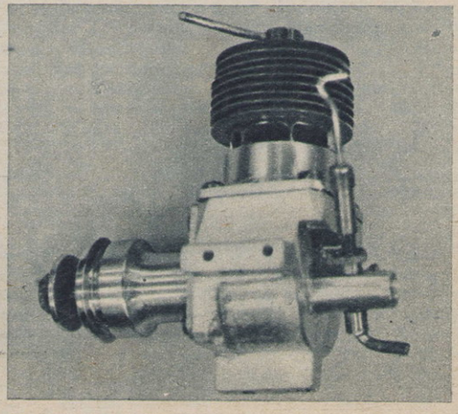


Silnik „Jaskółka-2" przeznaczony do modeli wyczynowych. Dane techniczne jak „Jaskółka-1". Wyposażony w 2 łożyska kulkowe i zawór sprężysty, 17 000 obr/min. Ciężar 146 G. Moc 0,28 KM. Silnik ten wszedł już do produkcji seryjnej.

Tuż obok rozpoczyna się już montaż nowej serii silników „Jaskółka-2" wyposażonych w zawór sprężysty i łożyska kulkowe. Półmontaż rozpoczyna Adam Płatek.



Prototyp nowego silnika o pojemności 4,87 cm³. Średnica cylindra 20 mm, skok 15,5 mm. Przewidziany w produkcji ze świecą żarową. 17 000 obr/min. Moc 0,35 KM. Ssanie przez dysk. Wał korbowy na łożyskach kulkowych, korbowód na rolkach.



MODELI LATAJĄCYCH

ydlatej Polski" z Mielca

O czym świadczy fakt, że przed miesiącem rzeczoznawcy lotniczy z NRD zakupili najnowsze mieleckie „Jaskółki" w celu pokazania w zakładach Zeissa (!) jak powinien być wykonany i sprawdzony przez kontrolę techniczną silnik modelarski? A oficjalna bardzo pozytywna opinia naszego Instytutu Lotnictwa?

Plan produkcji silników na rok 1957 wynoszący około 11 000 sztuk nie jest wcale pułapem możliwości zakładu ale tylko wstępem do właściwego „rozkręcenia się" w latach przyszłych. A przecież plan Mielca uwzględnia równoległą produkcję silników 2,5 cm³ z zaworem sprężystym (wersja na łożyskach kulkowych i bez) oraz silników 5 cm³. Będzie w czym wybierać.

Radosny fakt, że silniki mieleckie są najlepsze spośród tych, które były dotychczas produkowane seryjnie w Polsce, nie powinien przesłaniać kilku innych istotnych spraw. Oto one:

Postęp techniczny. Silniki, które wchodzą do produkcji mimo, że oparte na nowoczesnych założeniach konstrukcyjnych a nawet produkcyjnych, osiągami swymi nie przewyższają na razie przeciętnych europejskich silników masowych. Pracują na pewno poniżej swoich możliwości. Powodem tego jest brak stoiska pomiarowego, stacji paliw i śmigieł w wytwórni.

Dlatego też nabywca nie znając rzeczywistych możliwości silnika prawie nigdy nie wykorzysta ukrytych w nim rezerw sprawności. Dalej, silniki te po zaspokojeniu najpilniejszych potrzeb wewnętrznych będą chyba mogły zdobyć rynki zbytu tylko u niektórych naszych sąsiadów.

Całkiem realne możliwości eksportu do Austrii, Norwegii, Finlandii, Grecji, Szwecji, krajów arabskich oraz Dalekiego Wschodu będą wymagały bądź konkurencyjnej ceny sprzedaży bądź też bardzo wysokiej sprawności silników, a może i obu czynników. O cenach powiemy w następnym punkcie, tutaj chcielibyśmy podkreślić z naciskiem, że w takim wypadku przestanie nas cieszyć fakt wprowadzenia do produkcji krajowej ulepszeń i wynalazków zagranicznych z opóźnieniem nawet półrocznym. Wtedy już nie będzie nam obojętne kto, od kogo, co i kiedy bierze, a to wymaga przyciągnięcia do współpracy również teoretyków i eksperymentatorów. Żeby dogonić i utrzymać się na poziomie czołówki świata, próbować wyprzedzać, nie wystarczą dziś same złote ręce, zapał i szczere chęci.

Cena silników. Wieloletni głód silnikowy nie może zasłonić faktu, że dotychczasowe „Jaskółki" są drogie. 266 zł — około 11 dolarów, to cena zagranicznego silnika samozapłonowego o pojemności 2,5 cm³, na łożyskach kulkowych, z zaworem sprężystym, silnika najwyższej klasy i to produkowanego przecież w niewielkich seriach (400—700 sztuk).

Nawet istnienie dużych narzutów ogólnozakładowych (np. bardzo wysoka średnia uposażeń pracowniczych, zapewniająca z drugiej strony rzeczywiście nieprzeciętną jakość wykonania, a więc usprawiedliwiona) nie tłumaczy tak wysokiej ceny sprzedażnej. Zwłaszcza, że ilościowo produkcja stale wzrasta.

Kochani kalkulatorzy z Zakładów i rzutkiego MHD mieleckiego zróbcie jeszcze raz przymiarkę kosztów. Niech na początek, za dotychczasową cenę, modelarze dostaną chociaż najnowszą „Jaskółkę" 2,5 cm³ z zaworem sprężystym i na łożyskach kulkowych. Wierzcie nam, że modelarze polscy naprawdę nie mają więcej pieniędzy niż na przykład ich angielscy koledzy. A widzieliście krajowe dwukołowe rowery dziecięce po 400 złotych? Porównajcie dla ciekawości pracochłonność, koszt materiałów i ceny.

To co powiedzieliśmy w powyższych dwóch punktach składa się ze spraw, które mogą być załatwione przez sam Zakład bądź przy współpracy z zainteresowanymi partnerami.

Wydawałby się mogło, że co jak co, ale sprawa „motoryzacji" technicznie zacofanego małego lotnictwa powinna zainteresować, chociaż z urzędu, centralne władze modelarskie. W rzeczywistości jednak, zamiast uchwycić tą niepowtarzalną okazję i przez lojalną współpracę, poparcie moralne, twórczą krytykę i pomoc w określeniu kierunków rozwojowych dążyć do naprawienia wielu własnych grzechów przeszłości — Wydział Modelarstwa Lotniczego APRL uprawia tendencyjnie strusią politykę niedostrzegania Mielca oraz roli jaką może on i powinien odegrać.

Ponieważ sprawa ta ma podstawowe znaczenie dla ogólnego podniesienia poziomu modelarstwa w kraju, dobrze by się stało, gdyby Zarząd Aeroklubu PRL zajrzał w wolnych chwilach swym jowiszowym okiem za jej kulisy.

J.W.

Kronika AEROKLUBÓW

SZCZECIN

W dniu 14 kwietnia br. odbyły się w Aeroklubie Szczecińskim pokazy z okazji oficjalnego otwarcia sezonu lotnego. Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych (opady śnieżne) na lotnisko w Dąbiu przybyło dość dużo entuzjastów sportu lotniczego. W programie pokazów była akrobacja na szybowcach i samolotach wykonana przez pilotów: Wróbla, Golbę, Zelka i Tkaczyka. Ponadto odbyło się strącanie baloników i pokaz sprawności lotnictwa sanitarnego, który wywołał wielkie zainteresowanie wśród zgromadzonych mieszkańców Szczecina.

Na zakończenie pokazów wykonano dwa skoki spadochronowe; Kwiatkowski — skok z opóźnionym otwarciem spadochronu 15 sek i Bujwid — skok na linę. Oba skoki spadochronowe były atrakcją dla widzów, ponieważ Aeroklub Szczeciński pierwszy rok posiada sekcję spadochronową.

B. Dzido

WROCŁAW

Dzięki przeprowadzeniu energicznego śledztwa przez Wydział Służby Kryminalnej MO, sprawcy kradzieży spadochronów z Wrocławskiego Aeroklubu zostali ujęci. Okazali się nimi Tadeusz Bronowicki — Wrocław, ul. Górnicza 37, Leon Zadka — ul. Strzegomska 47, Leon Żukowski — ul. Górnicza 37, Józef Kuziomko — ul. Lotnicza 14/16, były mechanik wyciągarkowy Wrocławskiego Aeroklubu oraz kierowca — Kazimierz Mulas, zatrudniony w Centrali Nasiennej przy ul. Dubois 11/13. Ujęto również pasera. Jest nim kierowca taksówki — nr boczny 24 — Ryszard Szczepaniak, który zajmował się sprzedażą spadochronów. Za następnym paserem trwają poszukiwania.

L. Ławrynowicz

FORDON

Do Szkoły Szybowcowej w Fordonie na I turnus, który w tym roku rozpoczął się 23 marca, a kończy się 6 maja 1957 r., przybyło 35-ciu kandydatów. Kandydaci ci grupują się z aeroklubów: Bydgoskiego, Grudziądzkiego, Inowrocławskiego, Olsztyńskiego, Toruńskiego, Wrocławskiego i Robotniczego Aeroklubu w Mielcu. Piękne pogody marcowe i kwietniowe pozwoliły, że kursanci przerabiają już 12 ćwiczenie i jest nadzieja, że plan turnusu zostanie zrealizowany w terminie i wszyscy kursanci uzyskają pełne wyszkolenie do III klasy. Tak samo jak i terminy poszczególnych turnusów został również zmodyfikowany program szkolenia. Obecnie Szkoła nasza w I, II i V turnusie szkoli kandydatów do III klasy, natomiast w III i IV turnusie będzie szkoliła tylko w zakresie podstawowym na programie roku ubiegłego. Szkolenie do III klasy będą prowadziły aerokluby. Poszczególne turnusy rozpoczynają się: II turnus 10.V. br., III — 26.VI br., IV — 30.VII. br., V — 5.IX. br.

F. Gołata

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 247

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

1(153) **Franciszek Szemat** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie: Słupsk — Aleksandrów, dn. 8.4.57 r. — 328 km

2(154) **Antoni Wróbel** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie: Szczecin — Wrocław, dnia 8.4.57 r. — 308 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

1(1126)	**Jerzy Musiał**				
	długotrwałość:	2.10.56	na szybowcu	„Komar"	6 h 07 min
	przewyższenie:	10.4. 57	„	„Mucha"	1150 m
	przelot:	10.10.56	„	„Mucha"	53 km
2(1127)	**Jerzy Rudziński**				
	długotrwałość:	6.4.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 36 min
	przewyższenie:	12.5.55	„	„Mucha"	1350 m
	przelot:	13.4.57	„	„Mucha"	61 km
3(1128)	**Zdzisław Sawaryn**				
	długotrwałość:	16.4.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 26 min
	przewyższenie:	1.6.56	„	„Mucha"	1650 m
	przelot:	1.8.56	„	„Komar"	58 km

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
(—) Tadeusz Rejniak

Warszawa, dnia 25 kwienia 1957 r.

RECENZJE

„KOBIETY NA SKRZYDŁACH" — zbiór opowiadań piętnastu lotniczek polskich pod redakcją Tadeusza Malinowskiego. Okładkę i kartę tytułową projektował Zbigniew Weiss. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1957. Wydanie I. Stron 180, nakład 5 000 egz. Cena zł 12.

WSPOMNIENIA wybitnych lotniczek polskich: pilotów samolotowych i szybowcowych, spadochroniarek i stewardessy linii lotniczych napisane są żywo, bezpretensjonalnie, dobrze literacko — i co może najtrudniejsze — z prawdziwym wdziękiem. Przebija w nich ogromne umiłowanie lotnictwa. Autorki nie ukrywają, że droga doń była niejednokrotnie ciężka i najeżona przeszkodami. Pogodzić pracę zawodową czy naukę ze szkoleniem lotniczym jest trudnym zadaniem dla mężczyzny, a cóż dopiero mówić o kobiecie. Okazuje się jednak, że można tego dokonać i dojść do wybitnych rezultatów. Trzeba jednak mieć cechy, którymi odznaczają się wszystkie autorki opowiadań: wytrwałość i wielką miłość do latania.

Literacko może najładniej napisała Wanda Szemplińska, która już kilkakrotnie dowiodła, że włada piórem nie gorzej niż drążkiem sterowym. Wyróżnia się szczerością i nienaciąganym humorem opowiadanie o przeżyciach na ziemi i w powietrzu Bronisławy Kamińskiej-Wieczorek. Należy dodać, że wszystkie opowiadania mają odrębne, bardzo indywidualne ujęcie, co ratuje książkę od zawsze możliwej — przy pisaniu wielu autorek na podobne tematy — monotonii.

Wielka szkoda, że wydawnictwo ograniczyło się tylko do pokolenia powojennego naszych lotniczek. Dla kontrastu i ożywienia książki bardzo korzystne byłoby zamieszczenie kilku wspomnień pionierek naszego lotnictwa kobiecego. Np. jak wyglądało latanie w Bezmiechowej 30 lat temu, pierwszy lot okrężny kobiecych załóg dokoła Polski i rozprowadzenie samolotów bojowych w czasie wojny — dodałoby trochę tak zawsze pożądanej rozmaitości. Opowiadania Modlibowskiej, Olszewskiej, Wojtulanis, Leskiej, Younga-Mikulskiej (wybitnie uzdolnionej pisarki i pierwszej rekordzistki szybowcowej) — mogły być bardzo interesujące. A wątpię czy zbierze się tych wspomnień dostateczna ilość na całą książkę.

„Kobiety na Skrzydłach" wydane zostały starannie, z ładną okładką i kartą tytułową.

J. KOWNACKI

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY

Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

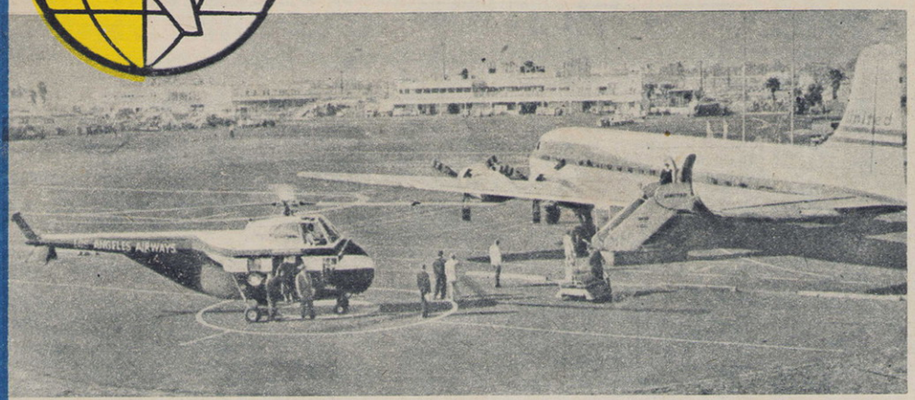
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NUMER PODPISANO DO DRUKU 8 MAJA 1957 R.

8-25 Zam. 2796/C

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

NOWOCZESNY PORT LOTNICZY



Ogromny ruch panujący na lotniskach obsługujących międzynarodowe linie komunikacyjne i duże odległości portów lotniczych od centrum miasta, wymagają bardzo precyzyjnej organizacji odpraw samolotów i przewozu pasażerów. W Los Angeles pasażerowie korzystają ze śmigłowców typu S-55, które ladują na lotnisku w oznaczonym kręgu, w pobliżu miejsca postoju samolotu. (P)

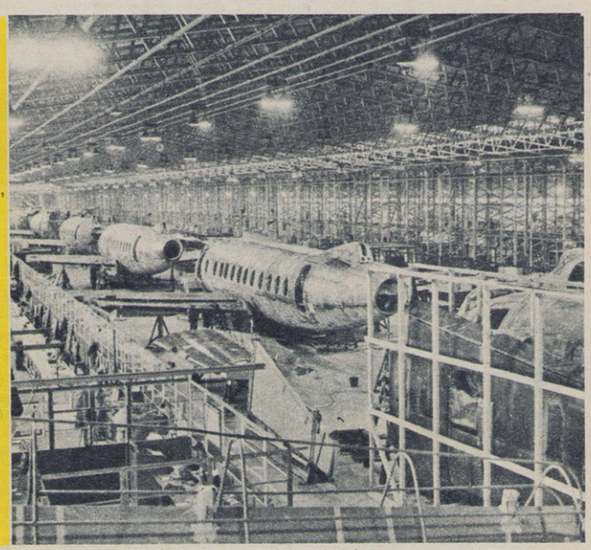
MB-20

Do bardzo udanych konstrukcji samolotów opracowanych przez Francuza Morise Brochet'a, zaliczyć należy dwumiejscowy samolot turystyczny MB-120. Jest to ulepszona wersja czteromiejscowego MB-100. Za fotelami umieszczonymi obok siebie znajduje się dość obszerne pomieszczenie bagażowe. Skrzydła wyposażone w klapy do lądowania. Napęd stanowi silnik Continental C-90 o mocy 90 KM. (P)

Nasz korespondent J. Orłowski donosi z Anglii

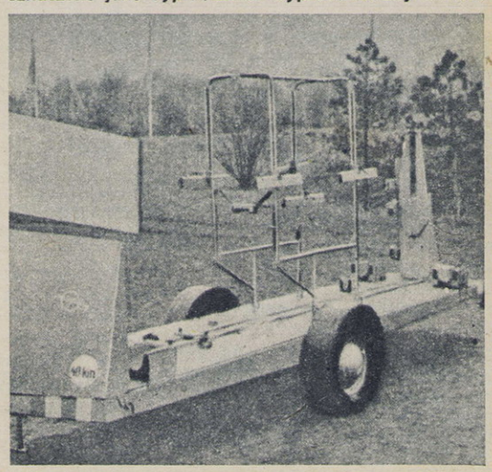
VISCOUNT - 800 NA SERII

W nowocześnie urządzonych zakładach Vickers w Anglii przystąpiono obecnie do seryjnej produkcji samolotów pasażerskich Viscount-800. Montaż odbywa się w ogromnej, dwuprzęsłowej hali długości 368 m. Zdjęcie przedstawia organizację i przebieg montażu jedenastu samolotów typu Viscount-800.

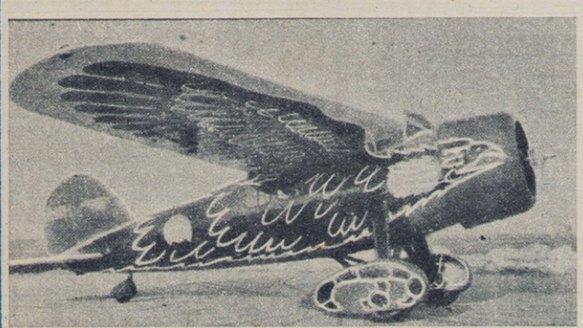


NOWOŚCI SZYBOWCOWE NA TARGACH LIPSKICH

Na tegorocznych Targach Lipskich obok sprzętu lotniczego, jak samoloty i szybowce wystawiono również nowy wóz transportowy dla szybowców. Wóz ten oznaczono jako Typ-1 i został wyprodukowany w NRD.



NIEZWYKŁY ORZEŁ



Wśród zdjęć archiwalnych znaleźliśmy zdjęcie samolotu amerykańskiego Lockheed Vega-5 Special, zwracającego uwagę swym niezwykle oryginalnym rysunkiem. Na czerwonym tle samolotu wymalowany został orzeł w jasnoniebieskim kolorze, którego zarysy podkreślono kolorem białym. Wbrew pozorom, sylwetka drapieżnego orła... nie wpłynęła na zwiększenie osiągów samolotu. (P)

!

Jeśli zbierasz sylwetki samolotów i chcesz wiedzieć jak rozwija się lotnictwo na szerokim świecie — kompletuj „Skrzydlatą"! Brakujące numery dostarczy Ci szybko Magazyn WK — Warszawa, ul. Widok 8.

!

SAMOLOT – ROBOT

Znany samolot sportowy Ryan L-17 „Navion" zamieniony został na robota. Wyposażony w aparaturę do zdalnego sterowania przez firmę Temco wykonuje wszelkie ewolucje — sterowany z ziemi. Silnik o mocy 205 KM. Ciężar samolotu w locie 1 237 kG, prędkość max. 264 km/h, przelotowa — 248 km/h. Rozpiętość — 10,1 m, długość — 7,17 m. Na pierwszym planie nadawcze stanowisko dyspozycyjne wraz z anteną i wyposażenie samolotu.

NOWY ANGIELSKI SAMOLOT TRANSPORTOWY

Zakłady Miles w Shoreham w oparciu o umowę licencyjną z francuskim zakładem Hurel-Dubois, wyprodukowały prototyp lekkiego samolotu transportowego. Miles HDM-105 (na zdjęciu) wystartował w marcu br. do lotów próbnych. Konstruktorzy wyszli z założenia, że skrzynkowy kształt kadłuba w połączeniu ze smukłym płatem typu Hurel-Dubois, zapewnia bardzo wysoką ekonomiczność samolotu o przeznaczeniu transportowym. Opracowana została także dalsza wersja — HDM-106, posiadająca kadłub o większej pojemności, prostokątne powierzchnie usterzenia pionowego i silniki o większej mocy. (P)